

ALLEGATO "1"

Variante al Piano Regolatore Generale Comunale relativa alla Riqualificazione dell'Area di Porto Vecchio -Rapporto Ambientale – Osservazioni

ANALISI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE

E PROPOSTE DI ACCOGLIMENTO

OSSERVAZIONE/PARERI n° 1) 2) 3) - Roberto Dambrosi ed altri

Contenuto osservazione

Roberto Dambrosi, in qualità di membro del gruppo di lavoro “un'altra città”, ha reso una richiesta di prolungamento dei termini per la presentazione di osservazioni sulla variante 6 (dd. 04.09.2020)

Richiesta di riapertura dei termini e di prolungamento dei tempi previsti dalla procedura dell'evidenza pubblica per la presentazione di opposizioni/osservazioni alla Valutazione Ambientale Strategica alla proposta di Variante al P.R.G.C. relativa alla “Riqualificazione dell'Area di Porto Vecchio”, motivata dal fatto che i tempi per elaborare le osservazioni/opposizioni coincidono con il periodo post lock down per l'emergenza covid 19 che ha coinciso anche con il periodo delle ferie estive, limitando la possibilità di riunirsi e scambiarsi opinioni.

Riscontro

I termini per la presentazione di osservazioni sono puntualmente definiti dalla normativa di settore.

L'osservazione non è accoglibile

OSSERVAZIONE/PARERI n° 4 - Italia nostra

Contenuto osservazione

L'Associazione nazionale per la tutela del patrimonio storico-artistico ha reso delle osservazioni (dd. 04.09.2020) alla proposta di variante e al correlato Rapporto Ambientale

Si richiamano di seguito i rilievi diretti al Rapporto Ambientale.

- 1) *Si specifica poi che il proponente e l'autorità procedente sono l'Amministrazione comunale di Trieste (nemmeno qui si dice chi è l'autorità competente che dovrà emettere il parere motivato sul rapporto ambientale previsto nella procedura di VAS.*

Riscontro

Nel rapporto ambientale a pagina 7 è riportato l'art. 4 della LR 16/2008 e s.m.i, quale disposizione normativa regionale che individua i soggetti della valutazione.

In particolare il richiamato art. 4 al comma 1 lett. c) stabilisce, limitatamente alla pianificazione urbanistica comunale che l'autorità competente è la Giunta Comunale.

L'osservazione si ritiene controdedotta senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

- 2) *Non viene specificato quali siano le Amministrazioni pubbliche e gli eventuali soggetti privati partecipanti*

all'accordo.

Riscontro

Nel Rapporto ambientale, il paragrafo 3.6 relaziona in merito alla procedura di approvazione della Variante urbanistica richiamando i soggetti che hanno sottoscritto l'avvio delle attività per la firma dell'accordo di programma per la riqualificazione e lo sviluppo del Porto Vecchio di Trieste.

L'osservazione si ritiene controdedotta senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

3) *Carenze nell'analisi storica dell'area e della sua struttura urbanistica*

Riscontro

La variante ha inteso operare una rivisitazione dell'assetto urbanistico dell'area di Porto Vecchio, con interventi puntuali all'assetto strutturale ed operativo di Piano, con interventi mirati a specifiche azioni che di fatto operano integrazioni alle destinazioni d'uso e a modalità di intervento più flessibili in termini procedurali e non anche rivolte a stravolgere la storicità dei luoghi.

Tenuto conto della delicatezza del contesto e delle vigenti previsioni già assentite per la fase pianificatoria, la Soprintendenza è stata coinvolta fin dalle fasi preliminari a partire dal processo di valutazione ambientale strategica al fine di garantire la sostenibilità delle scelte anche sotto il profilo storico culturale e paesaggistico a partire dal sistema di tutele già presenti sul contesto e relativi immobili. Il ricorso alla pianificazione attuativa, garantirà analisi conoscitive sito specifiche proprie dei quadranti di intervento, che in questa fase non si è ritenuto di operare, attese le tutele già in atto e la vigenza di strumenti quali il PPR che costituiscono una base storico/conoscitiva di riferimento e di salvaguardia del patrimonio da valorizzare attraverso la presente variante.

L'osservazione si ritiene controdedotta senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

4) *Carenze nella verifica di coerenza con il PPR*

Riscontro

La proposta di variante ha inteso operare in forma coerente e concorrente rispetto a indirizzi e direttive che il Piano paesaggistico regionale ha posto in essere nei contesti sottoposti a specifiche tutele, tenuto conto dei decreti e dei provvedimenti vigenti entro l'area di Porto Vecchio. Il contenuto delle previsioni introdotte, nella loro attuazione, dovrà necessariamente riguardare verso politiche di valorizzazione e di salvaguardia dei luoghi ed al contempo la variante non potrà essere approvata di fatto in contrasto con uno strumento come il PPR. Si ritiene che le evidenze dell'Associazione, per quanto utile contributo al processo pianificatorio, possano per scala e dettaglio trovare una propria collocazione in sede attuativa e progettuale.

L'osservazione si ritiene controdedotta senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

5) *Facoltà di deroga alle prescrizioni urbanistiche*

Risulta grave in particolare la previsione contenuta nell'elaborato PO3.1 per tutte le 7 schede d'Ambito PV soggette a Piano attuativo, secondo cui "possono essere proposti (si presume con il Piano attuativo), interventi in deroga alle presenti norme qualora ci sia un parere favorevole del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo (...)

Riscontro

Atteso che la norma potrebbe generare interpretazioni non univoche, si ritiene rimuovere tale facoltà.

Si accoglie l'osservazione modificando di conseguenza gli elaborati della proposta variante

6a) Criticità delle schede progetto (elaborato PO3.1): in particolare insufficiente tutela degli edifici di rilievo storico-culturale.

Riscontro

La disamina operata sugli edifici attiene al grado ed al livello di dettaglio proprio della variante urbanistica e sarà comunque suscettibile di tutte le verifiche da parte della Soprintendenza sia in fase attuativa che in fase esecutiva

L'osservazione si ritiene controdedotta senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

6) *6b) Accorpamenti di ambiti di pianificazione attuativa*

Gli ambiti risultano delimitati come da perimetrazioni riportate nell'elaborato PO.6 e meglio dettagliati nell'elaborato PO3.1.

Riscontro

La norma introdotta nelle schede dispone che: *“è ammesso l'accorpamento di ambiti contigui per predisporre una proposta unitaria di piano attuativo, intendendosi per ambiti contigui quelli riconosciuti con la perimetrazione della presente variante”.*

La suddivisione in ambiti è stata articolata con il fine di garantire progettualità attuative mirate per singoli comparti con l'intento di stimolare l'azione di recupero superando un'impostazione che di fatto ha congelato finora l'avvio di progetti di recupero e di valorizzazione del patrimonio che insiste entro l'area di Porto Vecchio.

L'osservazione si ritiene controdedotta senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

7) *Mobilità interna: incompatibilità ambientale, diseconomicità e contrasto con le direttive consiliari dell'impianto a fune da eliminare totalmente a favore di infrastrutture di trasporto collettivo già presenti*

Riscontro

Il collegamento a fune così come tradotto a livello strutturale ed in parte a livello operativo sarà suscettibile di ulteriori analisi e approfondimenti nella fase della pianificazione attuativa ed in particolare nella fase progettuale, fatti salvi tutti i procedimenti autorizzativi e valutazioni correlate da sottoporre agli Enti preposti che dovranno determinare la sostenibilità con maggiori elementi propri della scala di riferimento.

La previsione di un nuovo collegamento di supporto agli incrementi di mobilità ha la funzione di proporre alternative sostenibili per scenari futuri dove la mobilità privata potrebbe impattare negativamente sulla viabilità (c.d. Scenario 3 dell'Allegato 1 alla VAS). Trattasi di una previsione (confermata nel PUMS di Trieste) che mira a incentivare lo spostamento da mezzo privato verso una modalità veloce ed attrattiva che serva tutta l'area oggetto di intervento.

Le considerazioni avanzate dall'Associazione potranno essere base di riferimento per la formulazione di scenari alternativi nei procedimenti successivi.

Si evidenzia che il collegamento a fune verticale (Barcola Bovedo – Campo Romano), individuato esclusivamente a livello strutturale, per quanto emerso in sede di consultazione ai fini VAS con il parere reso dal Servizio Via della Regione FVg sarà oggetto di ulteriori valutazioni in ordine alla valutazione di incidenza e sarà oggetto di variante specifica per l'inserimento al livello operativo del vigente PRGC. Si ritiene che i contributi avanzati dall'associazione, in una fase successiva, possano arricchire il processo di valutazione e la formulazione di ragionevoli alternative

L'osservazione si ritiene controdedotta senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

8) *Insufficiente valorizzazione della rete ferroviaria interna: proposta di previsione di una nuova linea di LRT - Light Rail Transit attraverso il suo riutilizzo*

Riscontro

L'individuazione della “linea ferrovia” operata nella scheda PO3.1 risulta essere una rappresentazione schematica del tracciato che nell'indicazione a gomito intende assolvere alla necessità di definire delle connessioni che per la scala di dettaglio e per il livello della pianificazione urbanistica non possono tecnicamente proporre l'esatto sviluppo, demandando un dettaglio più approfondito in sede progettazione attuativa.

L'osservazione si ritiene controdedotta senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

9) *Collegamenti aerei tra gli edifici*

Riscontro

La scelta operata dalla variante, con i limiti previsti, non andrà a snaturare l'impianto a griglia ottocentesca ed inoltre l'intervento edilizio è comunque subordinato al parere della locale Soprintendenza.

L'osservazione non è accoglibile

10) *Mobilità interna e parcheggi*

Riscontro

La variante è supportata da adeguate valutazioni di mobilità, interne ed esterne al comparto che saranno oggetto di parere anche da parte della Regione FVG per quanto di competenza.

La variante deve inoltre soddisfare lo standard di parcheggi previsti come minimi dalle normative vigenti

L'osservazione non è accoglibile

11) *Destinazione residenziale e dotazione di servizi*

Riscontro

L'incremento della capacità insediativa di un'area o di un Piano deve necessariamente considerare la richiesta di servizi pubblici sia primari che secondari al fine di soddisfare nuova residenzialità. Il vigente Piano regolatore comunale, nella sua recente formazione ha operato una ricognizione delle aree servizi e attrezzature collettive e le stesse sono state allineate in termini di dotazione in rapporto agli abitanti teorici di Piano.

In tal senso, giova ricordare che l'inserimento di una previsione residenziale entro l'ambito di Porto Vecchio, è avvenuta per perequazione di destinazioni residenziali già contemplate nel vigente PRGC senza incremento della capacità insediativa teorica di Piano complessiva. Pertanto, con la presente variante non sono stati incrementati gli abitanti teorici complessivi e nello specifico, la zona BO.PV e BOPV1 contempla tra le destinazioni d'uso le "– servizi e attrezzature collettive", senza precludere eventuali previsioni di strutture a servizio della collettività.

L'osservazione si ritiene controdedita senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

OSSERVAZIONE/PARERI n° 5 - Giulio Taccheo

Contenuto osservazione

Pierantonio Taccheo, a nome di Giulio Taccheo, trasmette delle osservazioni alla Var. 6 PRGC Comune di Trieste, procedura di valutazione ambientale (VAS), dd. 23.01.2009.

La destinazione della Vecchia Locanda ad edifici amministrativi non pare strategica e tale da penalizzare la storica vocazione del fabbricato.

Il verde pubblico di arredo urbano previsto al posto degli edifici circostanti che devono essere demoliti può essere reso compatibile con la soluzione di aree esterne asservite funzionalmente alle attività della Vecchia Locanda.

Suggerisce la conversione dell'edificio "Vecchia Locanda" in ristorante/caffetteria/bistrot con infopoint, ed in particolare:

- 1) riconsiderare la classificazione dell'area e degli edifici insistenti portandola da S2b e S5b
- 2) di estendere nella TAV PO 3.1 l'allineamento e le altezze massime anche all'area in oggetto
- 3) di rettificare il confine della area S5 -18 ricomprendendo tutto il fabbricato a est della Antica Locanda
- 4) chiarire la prevalenza delle prescrizioni di vincolo ex D.Lgs 42/2004 come introdotte nella TAV PO 3.1 in merito ai fabbricati dell'area in oggetto.

Riscontro

La scelta zonizzativa operata è coerente con le indicazioni di cui alla delibera consiliare n° 5 del 28 gennaio 2019 e non esclude attività complementari come quella proposta dal richiedente.

Gli allineamenti previsti dalla proposta di variante riprendono quanto già vigente, valorizzando l'assetto storico del PV

come definito dai tre assi longitudinali.

La prevalenza delle prescrizioni di vincolo è garantita ope legis

L'osservazione non è accoglibile

OSSERVAZIONE/PARERI n° 6 - Rappresentanza internazionale del Territorio Libero di Trieste

Contenuto osservazione

La Rappresentanza internazionale del Territorio Libero di Trieste, in quanto soggetto giuridico delegato a difendere gli interessi di cittadini, residenti, imprese e organizzazioni presenti sul TLT, trasmette osservazioni sulla VAS relativa alla variante 6 del PRGC del Comune di Trieste dd. 05/09/2020

1. Erroneità sul presupposto giuridico dell'area

Riscontro

Sul tema vi sono state sentenze che hanno chiarito lo status dei luoghi, inoltre lo strumento di pianificazione generale comunale per sua definizione ricomprende l'intero territorio comunale.

L'osservazione non è accoglibile

2. Sull'interdipendenza tra area demaniale ed area assegnata al Comune: La var. 6 non tiene conto delle limitazioni dovute al fatto che l'area del Porto Franco Nord non è suddivisa in una parte demaniale ed un'altra resa disponibile al Comune, e pertanto i progetti di urbanizzazione del Comune devono tenere conto di tale interdipendenza.

Riscontro

La variante è oggetto di Accordo di Programma che vede tra i soggetti partecipanti Comune e ASPMAO, dotati di potestà pianificatoria secondo i dettami di legge e che garantiscono la coerenza delle scelte pianificatorie

L'osservazione non è accoglibile

3. Sulle incongruenze con il DPR 714/1978 e il PURG

Riscontro

Sulla pianificazione sovraordinata e la coerenza con le scelte operate a livello di PRGC è l'Ente Regionale che ha competenza alla verifica secondo le normative in materia. In ordine alle scelte operate rispetto all'assetto del vigente PRGC ed in particolare con il Piano urbanistico regionale, per quest'ultimo si da evidenza di quanto segue.

In sede di assestamento di bilancio 2018-2020 la Regione FVG, interessata dall'Amministrazione comunale al processo di riqualificazione del Porto Vecchio, ha confermato la peculiarità dell'area di "Porto vecchio" riconoscendo un particolare regime rispetto alle attuali previsioni contenute nel Piano Urbanistico Regionale Generale, prevedendo al comma 25 dell'art. 5 della L.R. 20/2018: *"In conformità alle finalità dei processi di sdemanializzazione e assegnazione al patrimonio disponibile del Comune di Trieste delle aree, costruzioni e altre opere site nel Porto Vecchio di Trieste, avviati con l'articolo 1, commi 618 e 619, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (Legge di stabilità 2015), la classificazione quale "Ambito delle attrezzature portuali di interesse regionale" dell'area oggetto della disposizione statale, operata dal Piano urbanistico regionale generale, approvato con decreto del Presidente della Giunta regionale 15 settembre 1978, n. 0826/Pres., viene sostituita dalla nuova classificazione quale " Ambito dei sistemi insediativi di supporto regionale ", ferma restando la classificazione "Ambito delle attrezzature portuali di interesse regionale" nelle aree che restano vincolate al demanio marittimo ai sensi del verbale sottoscritto il 9 luglio 2015 tra l'Autorità Portuale di Trieste, la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia, il Comune di Trieste, il Provveditorato interregionale alle opere pubbliche per il Veneto, Friuli Venezia Giulia e Trentino Alto Adige, la Capitaneria di Porto di Trieste e l'Agenzia del*

Demanio.”

L’osservazione si ritiene controdedotta senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

4. *Sui vincoli comunque costituiti dal titolo proprietario contestato*

Riscontro

L’osservazione non attiene ai temi della valutazione ambientale strategica, si richiama comunque quando già evidenziato per il primo punto.

L’osservazione non è accoglibile

5. *Sulle aree inquinate e le relative responsabilità civili e penali: L’area inquinata non comprende il solo terrapieno di Barcola, ma si estende per 10 ettari di superficie complessiva lungo i 1,4 km dell’intera fascia di costa che va dal Molo 0 al terrapieno. Nessun nuovo intervento può pertanto essere effettuato sull’area prima che sia effettuata la bonifica nei termini di legge*

Riscontro

L’argomento è stato puntualmente trattato e valutato nella proposta di variante, il Comune inoltre ha già avviato l’opera di messa in sicurezza delle aree

L’osservazione non è accoglibile

6. *Sulla rete fognaria: il progetto di riqualificazione proposto dal Comune omette di rilevare e segnalare:*

- *il fatto che la rete fognaria attuale dell’intera area è ancora quella otto-novecentesca che scarica i liquami direttamente e ormai illegalmente in mare;*
- *la conseguente previsione di rifacimento totale del sistema fognario e di collegabilità alla rete fognaria urbana servita dal depuratore di Servola;*
- *la conseguente previsione di maggiore carico della rete fognaria urbana e del depuratore, rispetto alla loro portata massima prevista ed al loro attuale stato di conservazione e di funzionamento.*

Riscontro

L’argomento è stato puntualmente trattato e valutato nella proposta di variante, il Comune inoltre ha già realizzato e avviato opere di infrastrutturazione delle aree. La Vas ha inoltre valutato gli impatti derivanti dalle destinazioni introdotte anche in termini di sfruttamento della risorsa idrica riguardo l’approvvigionamento e lo smaltimento, tenuto conto delle interlocuzioni e della corrispondenza con l’Ente preposto alla smaltimento. In particolare si riporta un estratto del rapporto ambientale per completezza nel riscontro.

(...)Inoltre, in relazione alla componente ambientale in esame si sottolinea che: risulta che nell’ambito di Porto Vecchio sono in corso importanti adeguamenti infrastrutturali a vantaggio della stazione di sollevamento posta a lato del magazzino 27/1 che allo stato attuale invia le acque nere e miste del comprensorio di Barcola e del Polo Museale all’impianto di depurazione di Servola (comunicazione dell’AcegasApsAmga spa al Comune di Trieste). Questa stazione di sollevamento è in grado di sollevare le portate nere e miste previste in sede di pianificazione progettuale per l’intero ambito di Porto Vecchio.

Inoltre le opere di infrastrutturazione dell’ambito del Porto Vecchio prevedono la posa di reti separate per le acque nere e meteoriche, garantendo il solo carico di acque reflue domestiche o assimilate alla stazione di sollevamento e quindi all’impianto di depurazione. E’ pertanto possibile sostenere che l’impatto generato dalle azioni della variante sul sistema di depurazione cittadino sia trascurabile, proprio grazie al dimensionamento della rete fognaria ad accogliere i reflui in arrivo dall’Ambito del Porto Vecchio e alla sostanziale capacità depurativa dell’impianto di Servola al trattamento degli stessi. (...)

L'osservazione si ritiene controdedotta senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

OSSERVAZIONE/PARERI n° 7 - Servizio Valutazioni Ambientali della Regione Fvg

Contenuto osservazione

Il Servizio, in qualità di soggetto competente in materia di ambientale ex articolo 5, comma 1, lettera s) del D.lgs 152/2006 e smi ha reso un proprio parere prot 0041852/P dd. 07/09/2020.

1. *La collocazione di aree miste, come previsto dalle linee di indirizzo, presupporrebbe la conoscenza delle funzioni insediabili prevalenti da considerare anche in relazione alla contiguità con le altre destinazioni d'uso. A titolo esemplificativo i lotti residenziali delle zone B0 PV si collocano in diretta adiacenza alle aree di zona LlC3 - Turistico Nautica. Sarebbe opportuna la conoscenza non solo del numero di abitanti insediabili, ma anche dei possibili flussi di traffici turistici marittimi con cui la residenzialità confina.*

Riscontro

La modellizzazione utilizzata nelle previsioni dell'impatto della mobilità generata/attratta dal Porto Vecchio ipotizza un modello di distribuzione verso tutte le zone dell'area di studio fuori dall'area oggetto di intervento (c.d. Zona 9000 nel modello di macro-simulazione, Allegato 1). In questo senso, tutti gli spostamenti intrazonali sono stati trascurati a favore di sicurezza. Trattandosi di distanze minime, inoltre, è stato ipotizzato che la gran parte di essi possa avvenire con modalità sostenibili e quindi ad impatto ridotto sulla viabilità interna al Porto Vecchio.

L'osservazione è stata valutata senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

2. *Lo scenario derivante dalla Variante ha di fatto dimostrato una condizione peggiorativa rispetto alle altre ipotesi alternative considerate per la componente del traffico.*

Riscontro

Lo scenario derivante dalla Variante al PRGC (c.d. Scenario 2 nell'Allegato 1) è ancora sostenibile dal punto di vista dell'impatto sul traffico. Trattandosi di un modello di macro-simulazione incrementale, infatti, è stato verificato che ulteriori spostamenti (c.d. Scenario 3) iniziano a causare criticità in diversi nodi della viabilità cittadina, ma che lo Scenario 2 risulta ancora perfettamente compatibile con le riserve di capacità del sistema viario.

L'osservazione è stata valutata senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

3. *Alla nostra specifica richiesta espressa in fase di scoping di approfondimento degli effetti di inserimento della quota di residenzialità, traffico indotto e rischio di congestione anche in rapporto alla funzione portualità passeggeri, turistica e diportistica, il RA specifica che date le caratteristiche della variante e le difficoltà oggettive riscontrate nel reperimento di dati, gli impatti in termini di vibrazioni da traffico, ferroviario e navale, non sono stati sviluppati.*

Riscontro

A riscontro delle richieste pervenute nella fase di scoping, al fine di avere un confronto diretto su come la fase di consultazione sia un valore aggiunto nella valutazione, è stata predisposta una tabella di riscontro sui contributi pervenuti (cfr par. 6.1 del Rapporto Ambientale). Alla richiesta è stato fornito il contributo sopra richiamato. Nella Vas, sono state pertanto evidenziate le difficoltà oggettive incontrate nel popolamento di indicatori o nel reperimento di dati (validati) utili alla valutazione.

L'osservazione è stata valutata senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

4. *Sempre nel RA si è ritenuto quindi che la definizione di un monitoraggio zero e di successivi monitoraggi, permetterà di governare lo sviluppo, tenuto conto di scenari urbani in un quadro evolutivo che si svolgerà con dei*

monitoraggi ante e post effettuati parzialmente per ambiti attuativi. In tale sede verranno approfonditi gli impatti sulla viabilità e rumore funzionale a definire il clima acustico dell'area e le misure di mitigazione assunte a favore delle destinazioni d'uso previste anche in rapporto alla vicina stazione ferroviaria. Si rileva che le analisi su traffico e rumore debbano essere estese, prevedendo in modo più dettagliato anche gli impatti generati dalla funzione portualità passeggeri, turistica e diportistica oltre che al traffico ferroviario.

Riscontro

Si segnala che "traffico" e "rumore", saranno monitorati a partire dal "monitoraggio zero" e successivamente per step funzionali all'attuazione dei 7 comparti, considerando le destinazioni d'uso e le funzioni attive nell'area.

L'osservazione è stata valutata senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

5. *Per quanto riguarda la mobilità sostenibile si valuta che solo dopo aver definito una stima precisa ed attendibile dei flussi turistici e residenziali si possa valutare un intervento alternativo quale la funicolare interna al PV collegata all'area carsica.*

Riscontro

Gli scenari di sviluppo analizzati dimostrano che esiste un limite alla produzione di spostamenti dell'area, oltre il quale il sistema viario può entrare in crisi. Lo studio di impatto sulla viabilità "Allegato 1" al Rapporto ambientale ha inteso valutare le previsioni di variante in rapporto al traffico indotto e quale base di supporto per un monitoraggio zero che potrà determinare anche le azioni di mitigazione, ovvero, l'opportunità di ricorrere a interventi alternativi quale il "collegamento funicolare".

L'osservazione è stata valutata senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

6. *Tale proposta (funicolare), considerata una delle modalità d'intervento dell'azione A4 Individuazione di interventi per la mobilità sostenibile e che comporta un impegno infrastrutturale con delle importanti ricadute ambientali, in questa fase di VAS non ha motivato la sua funzione né giustificato l'utilità all'interno del PV, dato lo stato di definizione ancora del tutto generico. L'intervento si trova inoltre scollegato da una valutazione di coerenza esterna con il Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS), quale strumento idoneo e adeguato per verificare la mobilità sostenibile. Inoltre in questa sede non sono state riportate delle indicazioni sulle ricadute esterne all'area generate dai flussi di traffico nei punti di partenza e arrivo.*
7. *Manca infine un raffronto comparativo con il PUMS per la valutazione delle alternative, e l'analisi degli impatti generati da questo impianto in un contesto ambientale e residenziale.*

Riscontro

Il rapporto ambientale, concluso nella sua stesura a maggio 2020, ha considerato Piani e programmi vigenti al momento della sua predisposizione, evitando coerenze con strumenti in corso di formazione e suscettibili di modifiche. La fase di declinazione della previsione dal livello strutturale al livello operativo e la successiva attuazione della parte presente nel livello operativo dovrà necessariamente confrontarsi con le previsioni del PUMS in quanto strumento di settore dedicato alla mobilità sostenibile. L'approvando (ottobre 2020) Piano Urbano della Mobilità Sostenibile ha nelle previsioni di progetto la realizzazione del collegamento a cabinovia di cui sopra, e le valutazioni trasportistiche indicano che possa avere un impatto benefico sulla diminuzione del traffico privato non solo nell'area del Porto Vecchio, ma anche in tutti i collegamenti tra Altipiano e centro città (c.d. "penetrazione Nord" di Trieste).

L'osservazione è stata valutata senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

8. *Si ritiene che la realizzazione del "parco lineare" può costituire un corridoio verde, trama strutturale degli spazi vuoti del Porto Vecchio, che non può essere demandata alla definizione in sede di piano attuativo dei singoli comparti, in quanto elemento dal connotato lineare e unitario. Si ritiene opportuno quindi che sia inserita nelle NTA la previsione di un progetto unitario e coerente del verde del comprensorio Porto Vecchio, come per le altre reti infrastrutturali. Tale progetto unitario risponderà a criteri ecologici al fine di poter costituire un contributo*

significativo all'interno del Sistema Paesaggio – Presidi ambientali e corridoi ecologici previsti dal PRGC.

Riscontro

Si propone di accogliere la richiesta, così come richiamata anche nel parere dall'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente, mediante un'integrazione normativa funzionale a prevede un progetto unitario del verde.

Si accoglie l'osservazione, modificando di conseguenza gli elaborati di variante

9. *Si segnala infine un aspetto particolare relativo alla presenza di Chiroteri, tutte specie di interesse comunitario incluse nell'allegato D del DPR 357/1997 e oggetto di tutela sull'intero territorio nazionale. Nel RA con riferimento ad uno studio specifico per l'area dell'ex Silos (non riportato in bibliografia) si riferisce di non aver rilevato la loro presenza. Si ritiene che, trattandosi di aree urbane edificate abbandonate, sia necessario verificare con un adeguato monitoraggio la possibile presenza di siti riproduttivi o luoghi di riposo di tali specie ed altra avifauna. A tale scopo è opportuno prevedere anche per questa componente un Monitoraggio di ambito complessivo, previsto prima degli interventi edilizi al fine di pianificare eventuali misure di mitigazione.*

Riscontro

Si ritiene dar avvio ad un percorso di monitoraggio, tuttavia tenendo conto che lo stesso dovrà necessariamente essere esteso ad un'intera annualità per poter valutare tutti i periodi stagionali, gli interventi edilizi saranno subordinati a una preventiva verifica circa la presenza di Chiroteri e nel caso attivate le eventuali misure di mitigazione/compensazione.

Si accoglie l'osservazione, modificando di conseguenza gli elaborati di variante

10. *Per quanto riguarda gli aspetti energetici nell'elaborato Schede di progetto Elaborato PO3.1 si chiede di inserire tra le prescrizioni degli ambiti B0. PV la necessità di elevare il più possibile la prestazione della classe energetica per tutti gli edifici, utilizzando le migliori prestazioni a disposizione, compatibilmente con i vincoli gravanti sui singoli edifici.*

Riscontro

Si propone di accogliere la richiesta.

Si accoglie l'osservazione, modificando di conseguenza gli elaborati di variante

11. *Si ritiene comunque necessario ai fini della adozione/approvazione della Variante in relazione alla previsione del possibile collegamento funicolare quanto segue:*
 - *nell'ambito dell'Accordo di programma insieme all'acquisizione dei pareri previsti per legge dovrà essere fatta una prima valutazione e si esprimerà un parere ai sensi del DPR 357/1997 e della DGR 1323/2014;*
 - *Il RA dovrà essere integrato con i primi elementi utili allo studio di incidenza quali la descrizione dell'area interessata dalla direttrice indicata nel Piano struttura e degli habitat e specie potenzialmente interferiti, una prima generale individuazione dei possibili effetti che dovranno essere oggetto di adeguata valutazione di incidenza in sede di successiva Variante al Piano operativo;*
 - *le Norme tecniche dovranno prevedere la necessità di un approfondito Studio di incidenza ai fini di valutare la compatibilità della previsione relativa all'impianto di collegamento a fune in sede di successiva Variante al piano operativo;*

Riscontro

Si propone l'accoglimento della richiesta. In tal senso il Rapporto ambientale viene pertanto integrato al capitolo 14 con i primi elementi utili allo studio di incidenza in relazione alla previsione del possibile collegamento funicolare. La rettifica è riportata nell'allegato "estratto 3 RA".

Si accoglie l'osservazione, modificando di conseguenza gli elaborati di variante

12. *Nel Piano struttura è opportuno che tale previsione, come per altre opere, sia indicata come "ipotesi di connessione Trieste- Porto Vecchio – Carso".*

Riscontro

In merito alla richiesta di indicare il collegamento come “ipotesi di connessione” Trieste - Porto Vecchio - Carso”, il livello strutturale si configura come una rappresentazione schematica delle strategie di Piano e pertanto riconducibile a previsioni non attuabili direttamente se non attraverso una declinazione diretta nel livello operativo.

L’osservazione è stata valutata senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

OSSERVAZIONE/PARERI n° 8 - Stefano Caprin

Contenuto osservazione

Stefano Caprin ha reso Osservazione sulla Valutazione ambientale strategica della Variante relativa alla Riqualficazione dell’area di Porto Vecchio, ed in particolare sulla mobilità tramite impianto a fune, dd. 07/09/2020.

Si chiede di analizzare in maniera più approfondita l’interrelazione e la valutazione degli effetti della realizzazione delle previsioni della Variante al PRGC in materia di Traffico/Mobilità sugli aspetti del paesaggio, patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico.

Riscontro

In merito alla richiesta si conferma che la variante prevede un collegamento a fune come “ipotesi di connessione” Trieste - Porto Vecchio - Carso”, di livello strutturale che si configura come una rappresentazione schematica delle strategie di Piano e pertanto riconducibile a previsioni non attuabili direttamente se non attraverso una declinazione diretta nel livello operativo. In sede di trasposizione a livello operativo saranno valutati in modo puntuale tutte le componenti ambientali, paesaggistiche, etc

L’osservazione si ritiene controdedotta senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

Quale ulteriore contributo di analisi e discussione si vuole portare all’attenzione del Proponente e dell’Autorità procedente anche la possibilità di contemplare l’utilizzo anzichè di un impianto a fune, di un impianto su rotaia in sede propria/promiscua che possa collegarsi alle potenziali linee di trasporto pubblico su ferrovia di cui all’elaborato PS1 (Relazione piano struttura) e PS2 (Piano struttura) del PRGC vigente e alla rete ferroviaria (tram/treno).

Riscontro

L’osservazione attiene a soluzioni che richiederebbero una valutazione estesa all’intero ambito comunale, proprie di altro strumento di pianificazione. La fase di attuazione della parte presente nel livello operativo dovrà necessariamente confrontarsi con le previsioni del PUMS in quanto strumento di settore dedicato alla mobilità sostenibile ed operare ulteriori valutazioni in ordine alla modalità di trasporto ritenuta più aderente al tessuto cittadino.

L’osservazione non è accoglibile

OSSERVAZIONE/PARERI n° 9 – Nicola Falconetti

Contenuto osservazione

L’ing. Nicola Falconetti trasmette, ai sensi del D.lgl 152/06 le sue osservazioni in merito alla Riqualficazione dell’Area di Porto Vecchio, dd. 09/09/2020

Osservazioni sull’Elaborato PO 1.3

1. ZONE L1c

Prevedere la possibilità di realizzare collegamenti aerei anche tra i magazzini 24 e 25

Riscontro

Si ritiene inserire tale possibilità che rimane subordinata ai vincoli e tutele di cui al D.Lgs 42/04

Si accoglie l'osservazione, modificando di conseguenza gli elaborati di variante

2. *Prevedere la possibilità di realizzare strutture (pontili, galleggianti, scivoli, piattaforme, ecc.) a supporto delle attività proprie delle zone L1c e della nautica da diporto.*

Riscontro

Si ritiene inserire tale possibilità che rimane subordinata ai vincoli e tutele di cui al D.Lgs 42/04

Si accoglie l'osservazione, modificando di conseguenza gli elaborati di variante

3. ZONE BOPv

Consentire all'interno degli ambiti la possibilità di collegamenti interrati tra edifici nel rispetto delle evidenze dello studio geologico.

Riscontro

Si ritiene inserire tale possibilità nei limiti di quanto previsto dal parere reso dalla Regione

Si accoglie l'osservazione, modificando di conseguenza gli elaborati di variante

4. *Tra gli interventi da realizzare con strumento diretto inserire il restauro, risanamento conservativo e ristrutturazione edilizia (eccetto la completa demolizione e ricostruzione), fermi restando i parametri e le prescrizioni particolari della zona.*

Riscontro

Si ritiene integrare la norma

Si accoglie l'osservazione, modificando di conseguenza gli elaborati di variante

5. *Prevedere la possibilità di modesti volumi sui tetti a servizio della vivibilità degli stessi*

Riscontro

Si ritiene inserire tale possibilità nei limiti di quanto previsto dal parere reso dalla Regione

Si accoglie l'osservazione, modificando di conseguenza gli elaborati di variante

6. Osservazioni sull'Elaborato PO 4.1

Verificare le somme complessive delle aree servizi (sembrano esservi delle piccole incongruenze)

Riscontro

Si accoglie rettificando quanto evidenziato

Si accoglie l'osservazione, modificando di conseguenza gli elaborati di variante

OSSERVAZIONE/PARERI n° 10 – Laura Famulari

Contenuto osservazione

La segretaria provinciale del PD Laura Famulari, trasmette la sua richiesta di rinvio del termine per le osservazioni, Avviso ex.art.14, comma 1, DLGS.152/06 e s.m.i. Valutazione Ambientale Strategica alla proposta di Variante al P.R.G.C. relativa alla Riqualificazione dell'Area di Porto Vecchio, dd. 07/09/2020

Visto che il termine dei 60 gg scade il 7 settembre e i due mesi estivi di luglio ed agosto in cui si vedono interrotte molte attività, non sono risultati sufficienti per un congruo approfondimento, né visto il perdurare dell'emergenza Covid è stato possibile un congruo processo partecipativo, si chiede il rinvio di almeno 20 gg. per le osservazioni de quo, o in caso

contrario di accettare osservazioni fuori termine.

Riscontro

I termini per la presentazione di osservazioni sono puntualmente definiti dalla normativa di settore.

L'osservazione non è accoglibile

OSSERVAZIONE/PARERI n° 11 – Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente Fvg

Contenuto osservazione

L'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente in qualità di soggetto competente in materia di ambientale ex articolo 5, comma 1, lettera s) del D.lgs 152/2006 e smi ha reso un proprio parere prot 0026107/P/GEN/PRA_VAL dd. 07/09/2020.

La trattazione dei contenuti avviene riportando il testo delle osservazioni/indicazioni/suggerimenti con carattere corsivo mentre la proposta di riscontro avviene con carattere normale.

1. *Considerato che "il Piano struttura delinea il quadro di scelte cui la città deve fare riferimento nel lungo periodo" (pag. 17 Rapporto Ambientale, d'ora in poi RA), si ritiene prematuro l'inserimento in tale piano della "Previsione di nuovo collegamento funicolare Trieste - Porto Vecchio – Carso" (pag. 30 Relazione Piano Struttura - progetto), che dovrebbe connettere il terrapieno di Barcola a Opicina (Campo romano) passando adiacente al Faro della Vittoria (cfr. tavole Piano Struttura proposto), in quanto, dall'analisi della documentazione fornita, i potenziali impatti diretti e indiretti di tale scelta (es. traffico, rumore, paesaggio ecc.) non risultano oggetto di valutazione specifica, né per l'area del Porto Vecchio né per i territori potenzialmente interessati dell'altipiano.*

Riscontro

L'analisi di impatto sulla viabilità ha studiato diversi scenari incrementali di sostenibilità trasportistica; lo scenario corrispondente alla Variante al PRGC (c.d. Scenario 2) corrisponde ad un limite superiore al numero di spostamenti ammessi oltre il quale, con un certo margine di tolleranza, la viabilità dell'area di influenza del Porto Vecchio può entrare in sofferenza. La previsione di un nuovo collegamento di supporto agli incrementi di mobilità ha soltanto la funzione di proporre alternative sostenibili per scenari futuri. Trattandosi di una previsione strutturale e non operativa ogni eventuale valutazione in questa sede si ritiene prematura.

L'osservazione è stata valutata senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

2. *Si segnala in proposito che il ciglione carsico viene riconosciuto dal Piano Paesaggistico Regionale come "uno dei percorsi più panoramici della Provincia di Trieste se non dell'intera Regione F. V.G." e dove già ora tra le "Criticità panoramiche e percettive" viene evidenziata la "Percezione di elemento estraneo al contesto ambientale conseguente al passaggio di elettrodotti aerei con relative strutture di sostegno (tralicci)" (PPR Allegato dd "Comune di Trieste. Aree paesaggistiche del Carso, pag. 37 e pag. 67).*

Riscontro

L'eventuale declinazione di una previsione strutturale a livello operativo dovrà comportare una variante urbanistica, sulla scorta di un progetto definito che possa effettivamente introdurre una previsione che si configura come conformativa della proprietà e pertanto assoggettata a procedura espropriativa. Sia in sede di variazione dello strumento urbanistico che in fase progettuale saranno attivati i procedimenti di legge in materia di tutela del paesaggio di valutazione ambientale che potranno definire anche nell'ambito di un'analisi costi benefici con maggiori elementi lo scenario più sostenibile da perseguire.

L'osservazione è stata valutata senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

3. *Sarebbe opportuno perciò dettagliare maggiormente le azioni di variante. Ciò consentirebbe una più precisa valutazione dei potenziali impatti, lo sviluppo di alternative differenti e una più efficace impostazione del monitoraggio.*

Riscontro

La declinazione degli obiettivi e della azioni della variante è stata operata esplicitando i vari passaggi con uno schema struttura/cascata così come richiesto dall'Agenzia in fase di Scoping. La loro declinazione è avvenuta tenuto conto dell'attuale assetto già assegnato all'area di Porto Vecchio, della valutazione ambientale strategica allegata al PRGC vigente che di fatto ha stabilito la sostenibilità delle destinazioni d'uso vigenti, ad esclusione della funzione residenziale. Il grado di dettaglio e di approfondimento delle singole azioni ha tenuto conto dei nuovi indirizzi impartiti rispetto alla previsioni già assentite entro l'ambito, ritenendo quest'ultime già valutate nella loro significatività degli effetti.

L'osservazione è stata valutata senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

4. *Visto inoltre che dall'indirizzo "Dovrà essere valutata la possibilità di consentire l'ammissibilità della funzione residenziale [...]" discende l'obiettivo OB2: "Ammettere la funzione residenziale, [...]" e da questo l'azione A2: "Insediamento della funzione residenziale per una porzione delle aree di Porto vecchio" e considerati gli impatti connessi alla residenza, evidenziati nel RA, si ritiene opportuno che vengano descritte le valutazioni effettuate per ammettere la funzione residenziale.*

Riscontro

Come anticipato in fase di scoping, una delle azioni su cui è stata avviata la valutazione ambientale risulta proprio dedicata all'inserimento della residenza per una porzione delle aree di Porto vecchio.

Le motivazioni, che in prima istanza nascono dagli indirizzi impartiti dal Consiglio comunale, trovano specifica valutazione nel Rapporto e fondamento nella relazione di variante. In particolare, l'inserimento della residenza operato non ha generato un incremento della capacità insediativa teorica di piano che è stata oggetto di una "perequazione" rispetto ad altre scelte insediative di Piano che a far data dall'approvazione dello strumento urbanistico non hanno trovato attuazione. Lo studio di impatto sulla viabilità, allegato 1 alla Vas ha permesso oltremodo di valutare una delle componenti più delicate suscettibili di comportare effetti significativi in esito a tale previsione.

L'osservazione è stata valutata senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

5. *Considerate le seguenti pericolosità dell'area (cap. 10.5.1 RA e Relazione geologica):il rischio di allagamenti: "L'area del Porto Vecchio è storicamente interessata da fenomeni di ingressione marina favorita da particolari condizioni meteo-climatiche (combinazione di precipitazioni, venti meridionali e bassa pressione atmosferica), che hanno causato episodici allagamenti [...]"; la liquefacibilità dei terreni: "Lo Studio di Microzonazione Sismica del Comune di Trieste classifica parte dell'area in esame come "Zona di attenzione per liquefazione di Tipo 1", caratterizzata dalla presenza, entro i primi 20.0 m di profondità, di depositi in cui è stata rilevata la frazione granulometrica delle sabbie [...] si rileva la potenziale pericolosità alla liquefazione dei terreni e, pertanto, per tali Zone si rende necessaria la verifica a liquefazione, come disposto al punto 7.11.3.4 delle N.T.C. 2018". Si consiglia di inserire nelle specifiche NTA di zona un chiaro rinvio al rispetto delle norme geologico tecniche contenute nella Relazione geologica.*

Riscontro

Si propone di accogliere l'osservazione presentata, operando l'integrazione delle NTA con un rinvio al rispetto delle norme geologico tecniche contenute nella Relazione geologica.

Si accoglie l'osservazione, modificando di conseguenza gli elaborati di variante

6. *sarebbe opportuno integrare la documentazione specificando quali, in base alla norma, sono i passi successivi che devono essere messi in atto prima di poter restituire l'area agli usi legittimi e perciò prima di poterla*

effettivamente utilizzare (es. presentazione dell'analisi di rischio e del successivo progetto di bonifica/di messa in sicurezza permanente).

Riscontro

Con nota del 28.08.2020 prot. 0040429/P il Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati della Regione Fvg ha avanzato un parere collaborativo, che di fatto riscontra quanto osservato dall'Agenzia. Si riprendono pertanto i contenuti della nota come segue:

Con decreto del Presidente della Regione n. 039/2020, pubblicato sul I Supplemento Ordinario n. 14 del 25 marzo 2020 al BUR 13 del 25 marzo 2020, è stato approvato il Piano regionale di bonifica dei siti contaminati. A tal proposito si evidenzia che nelle aree interessate dalla variante al PRGC in oggetto ricade il sito TS/BSI/76 "Area Costiera tra Molo 0 e Foce Torrente Bovedo - Terrapieno di Barcola -" attualmente in fase istruttoria, per il quale, con il Decreto n. 1743/AMB di data 09 aprile 2020 per l'area in concessione a terzi e con il decreto 359/TS/BSI/76 di data 28 febbraio 2013 per la restante parte, è stata approvata la modellizzazione di analisi di rischio. Entro il prossimo ottobre il Comune di Trieste, soggetto attuatore dell'intervento, trasmetterà il progetto di bonifica. Si evidenzia comunque che l'analisi di rischio ha preso in considerazione per la modellizzazione la destinazione d'uso ricreativa che risulta essere coerente con le previsioni della variante al PRGC in esame.

L'osservazione è stata valutata senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

7. *Si ritiene che l'alternativa zero e l'alternativa 1, come descritte nel RA, coincidano o, più precisamente, che l'alternativa 1, cioè l'evoluzione dell'area in base al PRGC vigente, sia in effetti quella che viene definita normalmente "alternativa zero", cioè l'evoluzione probabile senza l'attuazione del piano proposto.*

Riscontro

Le alternative, come evidenziate nel RA, hanno inteso assegnare l'alternativa zero ad una condizione di mancata rigenerazione dell'area, ovvero, con uno scenario che preclude qualsiasi investimento o intervento legato alla valorizzazione di questa parte di città. L'alternativa zero comporterebbe costi sociali legati alla messa in sicurezza di edifici e di parti del patrimonio culturale da preservare, entro uno scenario che potrebbe alimentare un processo di continuo degrado fisico e strutturale degli immobili. Per contro si è inteso assegnare l'alternativa 1 allo sviluppo prefigurato nell'attuazione del PRGC vigente che risulta oggi caratterizzata da modalità di sviluppo e organizzazione funzionale che non hanno innescato quel processo di recupero. Tale distinzione è stata operata per scelta tecnica ai fini valutativi che si ritiene di confermare.

L'osservazione non è accoglibile

8. *In proposito a possibili alternative di trasporto, si segnala che dall'analisi combinata della documentazione pervenuta non risulta chiaro se vi sia o meno la previsione di riutilizzo della linea ferroviaria esistente interna al PV.*

Riscontro

La variante prevede il mantenimento e la valorizzazione di un tratto ferroviario trasversale all'intero ambito

L'osservazione è stata valutata senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

9. *In merito agli impatti conseguenti all'"incremento del traffico veicolare dovuto agli spostamenti dei nuovi residenti" (pag. 138 e 162 RA) si ritiene che la mitigazione proposta del "collegamento a fune" (pag. 139 RA) dovrebbe essere integrata dalla presentazione di dati a supporto (tra i quali l'effettiva utilità di tale collegamento al terrapieno di Barcola per gli spostamenti sistematici casa-lavoro, casa-scuola dei residenti (cfr. Allegato al RA)). Inoltre, specialmente in considerazione dell'azione A4: "Individuazione di interventi per la mobilità sostenibile", dovrebbero essere proposte e valutate già in questa sede soluzioni alternative, senza demandarle alle successive fasi attuative (pag. 163 RA).*

Riscontro

La previsione di un nuovo collegamento di supporto agli incrementi di mobilità ha ~~soltanto~~ la funzione di proporre alternative sostenibili per scenari futuri dove la mobilità privata potrebbe impattare negativamente sulla viabilità (c.d. Scenario 3 dell'Allegato 1 alla VAS). In questa sede non sono stati presentati dati a supporto in quanto si tratta di una previsione (confermata dalle proposte di progetto adottate nel PUMS di Trieste) che mira a incentivare lo spostamento da mezzo privato verso una modalità veloce ed attrattiva che serva tutta l'area oggetto di intervento. Gli studi specifici sull'attrattività del collegamento proposto nella "parte bassa" (Terrapieno di Barcola – Molo IV) sono disponibili negli elaborati dell'approvando PUMS del Comune di Trieste.

L'osservazione è stata valutata senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

10. *In merito alla destinazione d'uso consentita "Strutture per la portualità passeggeri, turistica e diportistica", sebbene già presente nel vigente PRGC ("Verificato che la presente variante non apporta modifiche alla vigente destinazione d'uso "strutture per la portualità passeggeri, turistica e diportistica" (pag. 164 RA)), visto l'aumento degli abitanti insediabili nell'area rispetto al PRGC vigente (+ 1103, dal confronto dei valori riportati nella tabella 4.3 dell'elaborato PO5 – Relazione sul fabbisogno abitativo e calcolo CIRTM. Vigente - Proposta), si ritiene opportuna una valutazione dei potenziali impatti sia legati agli arrivi/partenze dei passeggeri che allo stazionamento delle navi.*

Riscontro

Gli impatti dovuti agli arrivi/partenze dei passeggeri ed allo stazionamento delle navi non sono stati analizzati nello specifico in quanto si tratta di attività ricadenti in fasce/giorni non di punta, e quindi non direttamente valutabili in termini di impatto sulla viabilità. Si ritiene infatti che tali attività vadano comunque gestite in accordo con le altre esigenze presenti nell'area (congressi, etc.) e che debbano essere valutate nel contesto specifico del periodo di effettuazione. Inoltre, considerata la particolarità dell'area sarà necessario prevedere che tutte le attività turistiche di imbarco/sbarco passeggeri debbano essere oggetto di un particolare regolamento di attuazione atto ad evitare la contemporaneità di fenomeni di picchi di flussi turistici. In questo senso, infine, la previsione di un collegamento (c.d. cabinovia) che dall'altipiano scenda/salga verso/da il Porto Vecchio può configurarsi come un'alternativa che non va ad intaccare l'area dal punto di vista dell'impatto viabilistico ed aiuta ad alleviare i fenomeni di picco turistico che possono generarsi.

L'osservazione è stata valutata senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

11. *Considerato che l'area di Porto Vecchio è ricompresa tra "i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare (art. 21 NTA del P.P.R.)" (pag. 16 Relazione), e che tale articolo del Piano Paesaggistico specifica che "La pianificazione settoriale, territoriale ed urbanistica recepisce i seguenti indirizzi: a) limitare e ridurre le trasformazioni e l'artificializzazione della fascia costiera, favorendo il miglioramento dei suoi caratteri naturalistici e paesaggistici,...", si suggerisce di ridurre le potenzialità edificatorie.*

Riscontro

Si fa evidenza che la proposta di variante, opera con una riduzione delle volumetrie previste rispetto al PRGC vigente ed al contempo con una limitazione delle destinazioni d'uso. Inoltre nell'area oggetto di messa in sicurezza, le volumetrie saranno altresì limitate dal progetto di messa in sicurezza, tenuto conto altresì della necessità di operare prioritariamente in superficie.

L'osservazione è stata valutata senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

12. *In proposito si sottolinea la rilevanza della predisposizione, realizzazione e monitoraggio di un progetto unitario del verde ("La proposta di variante, prevedendo un progetto di sistemazione delle aree scoperte, definisce modalità d'uso e di intervento e favorisce la biodiversità dell'area, puntando al recupero ed al miglioramento dei luoghi, valorizzando la vegetazione esistente (verso Barcola) e prevedendo nuovi impianti conformi alle tipologie*

vegetazionali autoctone con piantumazione di essenze locali” (pag. 146 RA)).

Riscontro

Si propone di accogliere l’osservazione prevedendo la predisposizione di un progetto unitario del verde, con l’inserimento di tale previsione negli elaborati di Variante

Si accoglie l’osservazione, modificando di conseguenza gli elaborati di variante

13. *In merito alla problematica legata al rumore (traffico veicolare, treni, ecc.), considerato che l’area del Porto Vecchio risulta inserita in classe acustica IV (aree d’intensa attività umana), caratterizzata da valori limite assoluti di immissione (LeqA) pari a 65 dB diurni e 55 dB notturni, e visti i valori dei livelli di rumore ancora maggiori rilevati in aree adiacenti (aventi la medesima classe acustica) (pag. 122 RA), pare necessario prevedere adeguate misure di mitigazione non solo con effetto all’interno degli edifici, specialmente considerata la funzione residenziale.*

Riscontro

La componente rumore è stata oggetto di specifiche trattazioni all’interno del rapporto ambientale. In particolare, vista la criticità come segnalata nell’osservazione, si da evidenza che il Piano di monitoraggio ha previsto specifici indicatori sia per il monitoraggio d’ambito che per i monitoraggi attuativi. In particolare, giova richiamare quanto previsto nelle schede del PRGC riguardo la componente:

- *dovrà essere predisposta una valutazione di impatto acustico funzionale a definire il clima acustico dell’area e le misure di mitigazione assunte a favore delle destinazioni d’uso previste anche in rapporto alla sorgente acustica individuata nella vicina stazione ferroviaria. Il fine di tale previsione è quello di poter governare i fattori “traffico” e “rumore” per fasi di sviluppo, in modo da poter intervenire con mitigazioni o interventi correttivi già nelle fasi attuative.*

L’osservazione è stata valutata senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

14. *Come correttamente specificato nel capitolo 15 del RA, il monitoraggio deve consentire di “valutare gli effetti ambientali delle azioni messe campo dalla variante al PRGC, consentendo di verificare se esse sono effettivamente in grado di conseguire i traguardi di qualità ambientale che la direttiva si pone; permettere di individuare tempestivamente le misure correttive che eventualmente dovessero rendersi necessarie”. Al fine di rendere più agevole tale valutazione, si suggerisce d’inserire le azioni di variante nella struttura a cascata proposta per il monitoraggio d’ambito (tabella 15.1).*

Riscontro

La tabella 15.1, ha inteso riprendere la medesima impostazione del Piano di Monitoraggio del PRGC vigente con il fine adottare una metodologia comune ed una attuazione utile funzionale anche al Piano stesso.

Valutata la richiesta si procede all’inserimento delle azioni per una correlazione rispetto agli indicatori previsti. L’accoglimento presuppone pertanto una modifica della tabella 15.1 riportata nel Rapporto ambientale e nella Sintesi non tecnica con l’inserimento di una colonna con le azioni della Variante. La modifica è allegata alla presente come “estratto 1 RA” ed “estratto 1 SNT”. L’estratto della Sintesi non tecnica riporta altresì una rettifica del numero assegnato alla Tabella che risulta essere 12.1 anziché 15.1, rimasto erroneamente associato all’identificativo del capitolo del Rapporto ambientale.

Si accoglie l’osservazione, modificando di conseguenza gli elaborati di variante

15. *Si consiglia inoltre di aggiungere alcuni indicatori utili al monitoraggio di:*

a) stato di manutenzione/salute delle aree verdi;

Riscontro

La tabella contempla al suo interno l’indicatore “spazi verdi pubblici”, con un dato quantitativo e non qualitativo. Si ritiene

che la previsione di un progetto unitario del verde, potrà contemplare tra i suoi contenuti delle specifiche atte a garantire la manutenzione e la verifica dello stato di salute.

L'osservazione si ritiene accolta

16.

b) quantità di coperture con tetto giardino;

Riscontro

Si propone di accogliere l'indicatore intervenendo nella tabella 15.1 con la seguente riformulazione:
coperture con tetto verde;

Si accoglie l'osservazione, modificando di conseguenza gli elaborati di variante

17. *Ed associandolo alla tematica "Vivibilità sociale, nell'ambiente urbano e qualità del patrimonio urbano verde".*

c) produzione e gestione dei rifiuti;

Riscontro

Si propone di accogliere l'indicatore intervenendo nella tabella 15.1, riprendendo due indicatori già presenti nel Piano di monitoraggio del PRGC, corrispondenti alla "produzione di Rifiuti urbani" e "% raccolta differenziata". L'accoglimento comporta l'inserimento di una nuova area tematica in tabella corrispondente a "Rifiuti".

Si accoglie l'osservazione, modificando di conseguenza gli elaborati di variante

d) livelli di traffico;

Riscontro

L'indicatore risulta già inserito nei monitoraggi attuativi con la previsione di avviare specifici studi dedicati.

L'osservazione è stata valutata senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

e) effettivi livelli di rumore (non solo % di aree interessate da innalzamento).

Riscontro

L'indicatore risulta già assolto nei monitoraggi attuativi con la previsione di avviare specifici studi dedicati. Le modifiche conseguenti al recepimento degli indicatori suggeriti sono riportate nell'allegato "estratto 1 RA".

L'osservazione è stata valutata senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

18. *Sarebbe inoltre opportuno che per ogni indicatore venisse predisposta una scheda metadato con la descrizione dell'indicatore, il suo obiettivo, eventuali valori target, unità di misura, modalità di elaborazione, ecc.*

Riscontro

Visto che il Rapporto ambientale prevede l'organizzazione di un monitoraggio zero, si prende atto della richiesta e si demanda l'attività di costruzione della scheda metadato in quella determinata fase come da impostazione metodologica contemplata nella VAS del vigente PRGC.

L'osservazione è stata valutata senza modifiche conseguenti agli elaborati di variante.

19. *Vigenza del PGT (pag. 42 RA): l'art. 4 comma 4 della L.R. 28/2018 aveva apportato la seguente modifica alla L.R. 22/2009 "[...] le parole << il dodicesimo mese a decorrere dalla data di pubblicazione del decreto di approvazione*

sul Bollettino Ufficiale della Regione del Piano paesaggistico regionale >> sono sostituite dalle seguenti: << due anni dopo l'approvazione del Piano paesaggistico regionale [...]". Successivamente, la L.R. 5/2020 (art. 9 comma 1) ha modificato nuovamente tale termine stabilendo 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".

Riscontro

Si propone di rettificare il riferimento di pagina 42 del Rapporto ambientale, aggiornando tale disposizione normativa, i cui riflessi non incidono comunque sulla valutazione, essendo ulteriormente prorogata l'entrata in vigore del PGT. La rettifica è riportata nell'allegato "estratto 2 RA".

Si accoglie l'osservazione, modificando di conseguenza gli elaborati di variante

20. Tavola "PO2 – Zonizzazione Vigente – Proposta": una parte del terrapieno di Barcola risulta zonizzata "Lic" con colore giallo senza però corrispondenza con la legenda.

Riscontro

Trattasi di un errore grafico

Si accoglie l'osservazione, modificando di conseguenza gli elaborati di variante

OSSERVAZIONE/PARERI n° 12 –Gianfranco Depingente

Contenuto osservazione

Il dott. Gianfranco Depingente, coordinatore di Italia Viva FVG ha reso delle osservazioni (dd. 07.09.2020) alla proposta di variante.

Si chiede che vengano aggiunti al punto "Obiettivi azioni della variante 6 al PRGC del maggio 2020, a pagina 32 ed a pagina 33 della Relazione i seguenti punti ulteriori:

- Insedimenti: non si operi solo un trasloco di attività già esistenti in città (come ad esempio la regione FVG che intenderebbe concentrare gli uffici cittadini in un magazzino di porto vecchio o il trasferimento in porto vecchio della piscina terapeutica etc.) che lascino in degrado gli immobili abbandonati. Insediamenti siano possibili per le società che operano in città solo per incrementi di attività mantenendo occupati gli immobili in città.*
- Promozione del sito: la riqualificazione di PV sarà concretizzata solo con l'inserimento di realtà extra cittadine. La ricerca delle opportunità va fatta solo con una promozione internazionale del sito sui mercati principali (Londra New York etc.). Il consorzio di gestione, ancora non nato e con strategie ed indirizzi indefiniti anche nella sua progettualità, dovrebbe aver e al suo interno professionalità che possano dare il respiro internazionale necessario.*
- La norma che ha sdemanializzato il PV prevede che i proventi delle "alienazioni" siano devoluti allo sviluppo della portualità nuova e, quindi, destinati all'Autorità Portuale. Fra le forme di alienazione si vede con ottica favorevole operazioni di affidamento in concessione con obbligo del concessionario di operare la ristrutturazione e con versamento di un canone di concessione e di project financing o altre formulazioni finanziarie i cui proventi vadano sempre all'autorità portuale.*
- Gli insediamenti nelle zone destinate alle imprese innovative siano valutati concordemente con gli enti scientifici presenti nel territorio della ex Provincia di Trieste la cui collaborazione sia stabile per ottenere qualità e riuscita*

degli insediamenti e soprattutto ricadute industriali.

- *Si specifichi più dettagliatamente che l'area deve essere energeticamente autosufficiente con elementi di economia circolare e siano permessi piccoli insediamenti manifatturieri leggeri o a impatto nullo.*
- *L'ovovia prevista nel PUMS avrà necessariamente una stazione di partenza/arrivo ed una intermedia rispettivamente in Molo IV e nell'area di Bovedo. I criteri di essenzialità e di integrazione nel contesto con basso impatto paesaggistico che permeano la variante 6 difficilmente potranno essere mantenuti stante la mole delle strutture necessarie che non potranno che essere coerenti con l'architettura industriale vincolata dei maggiori magazzini del Porto Vecchio, senza considerare l'impatto di tralicci e funi che passeranno tra i magazzini prima di deviare al faro della vittoria.*

Riscontro

La definizione degli obiettivi deve potere essere attuata mediante azioni, azioni che per la natura dello strumento in argomento (PRGC) devono necessariamente essere ricondotte all'alveo della materia urbanistica. Non possono operarsi azioni in contesti diversi come ad esempio di scala economica (solo società che operano in città) o di promozione internazionale sui mercati, che pur opportune, dovranno seguire un percorso parallelo ed ulteriore alla variante al PRGC (in questo senso opererà in fatti la costituenda società).

Si da comunque evidenza che il monitoraggio proposto nel Rapporto Ambientale ha inteso considerare due indicatori specifici finalizzati a valutare l'insediamento di "Popolazione residente" e "non residente" che può delineare eventuali trasferimenti entro l'Area di Porto Vecchio. Parimenti, l'indicatore "Attività/destinazioni avviate per trasferimento o delocalizzazione", consentirà di valutare gli effetti sul tessuto urbano derivanti dalla processo di riqualificazione di Porto Vecchio.

Per quanto concerne l'adozione di soluzione di autosufficienza energetica la variante impone e ammette determinate scelte che si aggiungono ai minimi di legge (classe energetica A, tetti verdi etc) e che devono contemperarsi alla tutela storico-culturale propria dei luoghi.

Le ulteriori soluzioni che accompagnano la variante, quali l'ipotizzato collegamento a fune, saranno chiamati a garantire la tutela paesaggistico- storica, sia in fase attuativa che di progettazione.

L'osservazione non è accoglibile

OSSERVAZIONE/PARERI n° 13 – Ordine Architetti P.P.C. di Trieste

Contenuto osservazione

L'ordine degli Architetti P.P.C di Trieste ha reso un proprio parere prot 659P/OA/20 dd. 14/09/2020.

L'ordine chiede un proroga di almeno 30 gg. per l'invio delle osservazioni, vista la situazione creatasi con la pandemia, i n cui protocolli e limitazioni varie limitano la possibilità di confronto tra professionisti.

Riscontro

I termini per la presentazione di osservazioni sono puntualmente definiti dalla normativa di settore.

L'osservazione non è accoglibile

OSSERVAZIONE/PARERI n° 14 – Studio Metroarea

Arch. Tazio di Pretoro, arch. Giulio Paolo Paladini dd 17/09/2020

Contenuto osservazione

- *Nell'elaborato PO3.1 SCHEDE_PROGETTO, si nota che è prevista per gli ambiti PV1, PV2, PV3, PV4, PV5, PV6, PV7, la possibilità di realizzare "collegamenti aerei tra edifici". La stessa possibilità non è contemplata esplicitamente all'interno degli ambiti ZONA L1c3 - TURISTICO NAUTICA, in particolare nelle UMI 1-2 che potrebbero beneficiare di tale soluzione.*

Riscontro

Si ritiene inserire tale possibilità che rimane subordinata ai vincoli e tutele di cui al D.Lgs 42/04

Si accoglie l'osservazione, modificando di conseguenza gli elaborati di variante

- *Sempre nell'elaborato PO3.1 SCHEDE_PROGETTO, per gli ambiti PV1, PV2, PV3, PV4, PV5, PV6, PV7 si parla di "nuovi interventi edilizi". Per maggiore chiarezza, si suggerisce l'uso della definizione "interventi aventi rilevanza urbanistica" come da Legge regionale 11 novembre 2009, n. 19. Art.4. perché con "nuovo intervento edilizio" sembrerebbe inteso anche quelli non aventi rilevanza urbanistica. Allo stesso modo quando si parla di "nuovi edifici" con l'indicazione dell'obbligo della classe A, sarebbe meglio, visto che si tratta di un vincolo importante, specificare se sono inclusi anche eventuali ampliamenti. Forse si potrebbe parlare di "nuovi volumi abitabili" o "utili" per differenziare anche da eventuali vani tecnici o edifici adibiti a deposito/parcheggio. La dicitura "nuovi edifici" si trova anche nell'elaborato PO1 - Norme tecniche di attuazione.*

Riscontro

Si ritiene specificare che "nuovi interventi edilizi" trattasi di "interventi aventi rilevanza urbanistica", "nuovi edifici" trattasi "nuovi edifici o ampliamenti"

Si accoglie l'osservazione, modificando di conseguenza gli elaborati di variante

ESTRATTO 1 RA

15 MONITORAGGIO

(...)

15.1 Monitoraggio Ambito di Riqualificazione Urbana I Porto Vecchio

Il monitoraggio di "Ambito" prende a riferimento la matrice riportata al capitolo 9 del RA allegato al vigente PRGC, estrapola le tematiche e gli indicatori più rappresentativi per i contenuti della presente variante con alcune integrazioni specifiche:

Tab. 15.1: Monitoraggio ambito da monitoraggio PRGC

Area Tematica	Azioni	Indicatore	Unità di misura	Dato di partenza	Periodicità aggiornamento indicatore	Metodologia di acquisizione del dato
Dinamiche demografiche	A2	Popolazione residente	abitanti	RA	quinquennale	Banche dati comunali
	A2	Popolazione non residente*	abitanti	-	quinquennale	Banche dati comunali
Vivibilità sociale nell'ambiente urbano e qualità del patrimonio urbano verde	A3/A4	Area pedonale (esclusi marciapiedi)	mq	-	quinquennale	Banche dati comunali
	A3	Spazi verdi pubblici	mq	-	quinquennale	Banche dati comunali
	A3/A4	Spazi pubblici* (attuazione servizi e attrezzature collettive)	mq	-	quinquennale	Banche dati comunali
	A1/A2	Coperture con tetto verde	mq	-	quinquennale	Banche dati comunali
	A1/A2	Composizione delle destinazioni d'uso attuate*	%	-	quinquennale	Banche dati comunali
	A1	Attività/destinazioni avviate per trasferimento o delocalizzazione*	n.	-	quinquennale	Banche dati comunali
Consumo di suolo	A2	Densità abitativa	ab/kmq	-	quinquennale	Banche dati comunali
	A1	Metri quadrati aree edificate	mq	-	quinquennale	Banche dati comunali
	A1/A2	% Superficie territoriale edificata, escluse strade e spazi pubblici	mq	-	quinquennale	Banche dati comunali
	A1/A2	% di volumetria riconvertita*	mc	-	quinquennale	Banche dati comunali

Modifiche: In rosso le parti aggiunte in barrato evidenziato grigio le parti stralciate

Qualità ed efficienza del sistema della mobilità	A4	Percorsi ciclo- pedonali in sede propria	mt	-	quinquennale	Banche dati comunali
Sicurezza del sistema della mobilità	A4	Nodi o assi critici per incidenti	n.	**	quinquennale	Banche dati comunali
	A4	Tasso di incidentalità*	n. incidenti	RA	quinquennale	Banche dati comunali
Qualità dell'aria e prevenzione del rumore	A3/A4	% Aree interessate da innalzamento del clima acustico*	mq	**	quinquennale	Banche dati comunali
Rifiuti, produzione e gestione	A1/A2	Rifiuti urbani	Ton/anno	-	quinquennale	ARPA Fvg / Ente gestore servizio
	A1/A2	Raccolta differenziata	%	-	quinquennale	ARPA Fvg / Ente gestore servizio

* Nuovi indicatori per l'ambito rispetto al monitoraggio del PRGC

**A partire dal piano di monitoraggio zero

ESTRATTO 1 SNT

12 MONITORAGGIO

(...)

12.1 Monitoraggio Ambito di Riqualificazione Urbana I Porto Vecchio

Il monitoraggio di "Ambito" prende a riferimento la matrice riportata al capitolo 9 del RA allegato al vigente PRGC, estrapola le tematiche e gli indicatori più rappresentativi per i contenuti della presente variante con alcune integrazioni specifiche:

Tab. 152.1: Monitoraggio ambito da monitoraggio PRGC

Area Tematica	Azioni	Indicatore	Unità di misura	Dato di partenza	Periodicità aggiornamento indicatore	Metodologia di acquisizione del dato
Dinamiche demografiche	A2	Popolazione residente	abitanti	RA	quinquennale	Banche dati comunali
	A2	Popolazione non residente*	abitanti	-	quinquennale	Banche dati comunali
Vivibilità sociale nell'ambiente urbano e qualità del patrimonio urbano verde	A3/A4	Area pedonale (esclusi marciapiedi)	mq	-	quinquennale	Banche dati comunali
	A3	Spazi verdi pubblici	mq	-	quinquennale	Banche dati comunali
	A3/A4	Spazi pubblici* (attuazione servizi e attrezzature collettive)	mq	-	quinquennale	Banche dati comunali
	A1/A2	Coperture con tetto verde	mq	-	quinquennale	Banche dati comunali
	A1/A2	Composizione delle destinazioni d'uso attuate*	%	-	quinquennale	Banche dati comunali
	A1	Attività/destinazioni avviate per trasferimento o delocalizzazione*	n.	-	quinquennale	Banche dati comunali
Consumo di suolo	A2	Densità abitativa	ab/kmq	-	quinquennale	Banche dati comunali
	A1	Metri quadrati aree edificate	mq	-	quinquennale	Banche dati comunali
	A1/A2	% Superficie territoriale edificata, escluse strade e spazi pubblici	mq	-	quinquennale	Banche dati comunali
	A1/A2	% di volumetria riconvertita*	mc	-	quinquennale	Banche dati comunali

Modifiche: In rosso le parti aggiunte in barrato evidenziato grigio le parti stralciate

Qualità ed efficienza del sistema della mobilità	A4	Percorsi ciclo- pedonali in sede propria	mt	-	quinquennale	Banche dati comunali
Sicurezza del sistema della mobilità	A4	Nodi o assi critici per incidenti	n.	**	quinquennale	Banche dati comunali
	A4	Tasso di incidentalità*	n. incidenti	RA	quinquennale	Banche dati comunali
Qualità dell'aria e prevenzione del rumore	A3/A4	% Aree interessate da innalzamento del clima acustico*	mq	**	quinquennale	Banche dati comunali
Rifiuti, produzione e gestione	A1/A2	Rifiuti urbani	Ton/anno	-	quinquennale	ARPA Fvg / Ente gestore servizio
	A1/A2	Raccolta differenziata	%	-	quinquennale	ARPA Fvg / Ente gestore servizio

* Nuovi indicatori per l'ambito rispetto al monitoraggio del PRGC

**A partire dal piano di monitoraggio zero

ESTRATTO 2 RA

8. VALUTAZIONE DI COERENZA

(...)

8.2.2 Piano del Governo del Territorio

il Piano di Governo del Territorio (PGT) è lo strumento con il quale aveva preso avvio la riforma della pianificazione territoriale, superando l'impostazione data dal Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG). Il 2 agosto 2012 la Giunta regionale con deliberazione n.1406 aveva adottato in via preliminare il Progetto del Piano del governo del territorio, comprensivo dei relativi documenti di VAS.

Il procedimento di approvazione si è concluso il 16 aprile 2013 con il decreto del Presidente della Regione n. 084/Pres. Successivamente ~~la vigenza di tale strumento è stata rinviata a 12 mesi dalla data di approvazione del Piano paesaggistico regionale e pertanto al 10 maggio 2019.~~ **l'art. 4 comma 4 della L.R 28/2018 ha apportato la seguente modifica alla L.R. 22/2009 "[...] le parole << il dodicesimo mese a decorrere dalla data di pubblicazione del decreto di approvazione sul Bollettino Ufficiale della Regione del Piano paesaggistico regionale >> sono sostituite dalle seguenti: << due anni dopo l'approvazione del Piano paesaggistico regionale [...]". In ultimo, la L.R. 5/2020 (art. 9 comma 1) ha modificato nuovamente tale termine stabilendo 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".**

ESTRATTO 3 RA

14 LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI RISPETTO ALLE AREE DELLA RETE NATURA 2000

(...)

14.2 Primi elementi utili in materia di valutazione di incidenza

La presente sezione riscontra una richiesta avanzata dal Servizio Valutazioni Ambientali della Regione Fvg in esito alla fase di consultazione di cui all'art. 14 del D.lgs 152/2006 e smi. In particolare i contenuti sono finalizzati ad individuare i primi elementi utili allo studio di incidenza* per effetto della direttrice (collegamento a fune) introdotta in forma schematica nel livello strutturale del vigente Prgc.

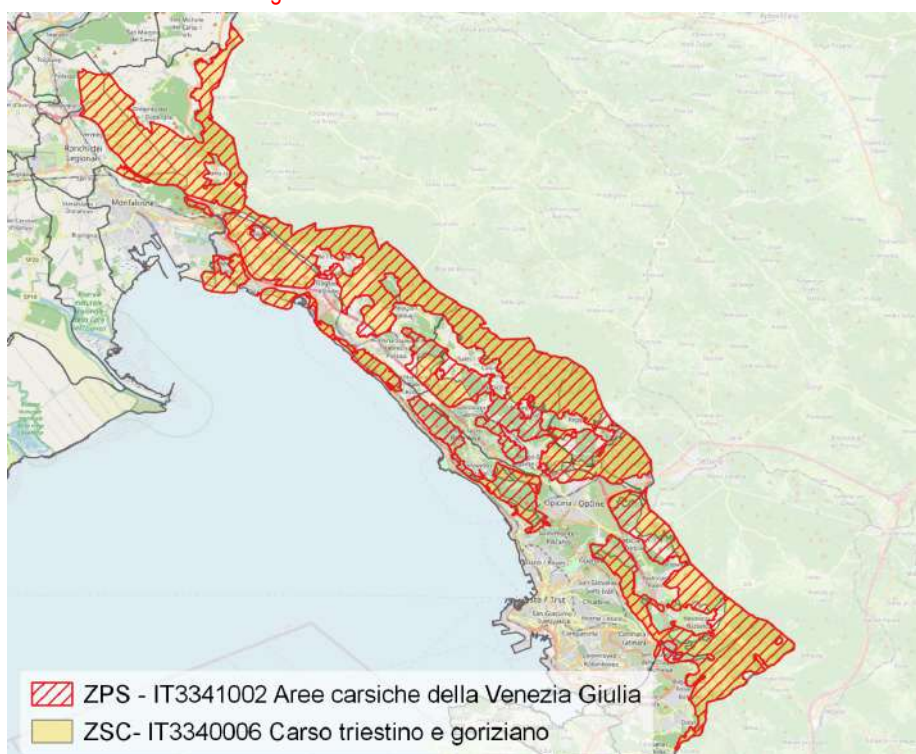
(che dovrà essere predisposto nell'ambito di una valutazione di incidenza qualora la previsione strutturale sia oggetto di una variante per la declinazione a livello operativo).*

14.2.1 ZPS - IT3341002 Aree carsiche della Venezia Giulia / ZSC- IT3340006 Carso triestino e goriziano

La ZPS IT3341002 "Aree carsiche della Venezia Giulia" include completamente la ZSC IT3340006 "Carso triestino e goriziano". Per quest'ultima sono in vigore dal 13.02.2020 le Misure di conservazione sito specifiche (MCS) approvate con DGR 30 gennaio 2020 n 134.

All'interno della ZPS sono incluse anche le Riserve Naturali Regionali "Falesie di Duino", "Monte Lanaro", "Monte Orsario" e "Val Rosandra". Il perimetro della ZPS è estremamente complesso ed esteso; esso è infatti costituito da aree di diverse dimensioni che includono buona parte dell'altipiano calcareo delle province di Trieste e Gorizia, fino ai rilievi flyschoidi della porzione più orientale della provincia di Trieste.

Figura 14.1: Individuazione della ZPS e ZSC



Il Carso è un territorio caratterizzato da un paesaggio vegetale in cui dominano i tipi illirici – supramediterranei, la storia biogeografica, unita alle peculiari condizioni ecologiche, indicano una vegetazione naturale potenziale con boschi di latifoglie miste, dominati da querce, a cui si accompagnano in peculiari condizioni topografiche - climatiche, tipi di vegetazione mediterranea e boschi termofili di sclerofille. Questo paesaggio vegetale originario è stato profondamente modificato da una intensa, prolungata azione dell'uomo che ha trasformato la maggior parte dei boschi in vasti pascoli, in sistemi rurali complessi e negli ultimi anni in aree suburbane e produttive. I boschi più diffusi sono quelli misti a carpino nero, orniello e roverella caratterizzati da un ampio contingente di specie illiriche (alcune delle quali non superano il limite occidentale del fiume dell'Isonzo). Sono boschi piuttosto luminosi in cui lo strato erbaceo è sempre ben sviluppato. Solo in poche aree, si possono oggi osservare dei boschi maturi di roverella e carpino nero, mentre nella maggior parte del territorio carsico vi sono formazioni boschive giovani e poco compatte, o perfino un mosaico di boscaglia, cespuglietti e lembi residui di landa carsica. Accanto a questi boschi di origine naturale il paesaggio carsico è segnato da vasti impianti di pino nero che da più di un secolo è stato introdotto per facilitare l'imboschimento delle lande.

La presenza dell'uomo sull'altipiano carsico ha da sempre modificato la copertura vegetale: attraverso il taglio del bosco originario è stato conquistato spazio per il pascolo in alcuni casi più favorevoli è stata anche sviluppata un'agricoltura legata al foraggio, a piccole colture e alla vite. L'abbandono dell'utilizzo tradizionale del territorio ha portato oggi ad imponenti fenomeni secondari di incespugliamento.

14.2.1.1 Caratteristiche generali della zona soggetta a protezione

Si tratta di un'area tipicamente carsica, con rilievi di tipo collinare (la cima più alta è il M. Cocusso con 670 m s.l.m.) con presenza di numerose doline e fenomeni carsici epigei ed ipogei. Data la complessità dell'area, sono presenti numerosi habitat anche molto eterogenei, fra cui molteplici habitat prioritari. Nella zona orientale è localizzata una valle fortemente incisa dal torrente Rosandra, unico corso d'acqua epigeo del Carso italiano, attraversata da una faglia che porta a contatti calcari e flysch. Qui vi sono anche vaste aree rupestri e ghiaioni termofili, sui quali si rinviene l'associazione endemica ad impronta illirico - balcanica a *Festuca carniolica* e *Drypis spinosa* ssp. *jacquiniana*. Nel tratto costiero tra Sistiana e Duino vi sono falesie calcaree con relativa inaccessibilità al mare e brevi tratti di macereti calcarei ricchi in elementi mediterranei. Nel sito è incluso un lembo (Lisert) caratterizzato da sistemi alofili acquatici e palustri. Nella porzione più occidentale del sito vi sono inoltre due grandi depressioni carsiche parzialmente riempite dai laghi di Doberdò e Pietrarossa e separate da una dorsale calcarea. Essi costituiscono l'unico esempio di sistema di specchi lacustri carsici, alimentati da sorgenti sotterranee e suscettibili di notevoli variazioni del livello dell'acqua. Questi fanno parte di un più ampio sistema idrologico cui appartengono anche la contigua area di Sablici, ove si trovano begli esempi di boschi paludosi, e le zone di risorgenza delle "Mucille". Anche per quanto riguarda gli aspetti faunistici, il territorio della ZPS carsica include al suo interno un patrimonio faunistico assolutamente unico nell'ambito europeo, il sito ospita ben 161 specie di uccelli migratori. Tra queste: *Tachymarptis melba* Linnaeus, 1758 (rondone maggiore) nidifica sulle rupi lungo la costiera triestina. *Caprimulgus europaeus* Linnaeus, 1758 (succiacapre) con individui non in fase riproduttiva presenti in molti ambienti, mentre le coppie scelgono ambienti aperti a landa e pascoli, contornati o inframmezzati da densi cespugli e radi boschetti. *Cuculus canorus* Linnaeus, 1758 (cuculo) in boschi, boscaglie e radure. *Sylvia communis* Latham, 1787 (sterpazzola) predilige ambienti aperti con arbusti, siepi, erbe alte, comune nella landa e in altri prati in fase d'incespugliamento. *Upupa epops* Linnaeus, 1758 (upupa) sceglie aree aperte, secche e parzialmente alberate, con rocce o muretti. *Oriolus oriolus* Linnaeus, 1758

(rigogolo) è molto comune in boschi di latifoglie o misti del Carso. *Loxiacurvirostra* Linnaeus, 1758 (crociere) è presente nella stagione fredda, nelle pinete, come migratore svernante. *Tichodroma muraria* Linnaeus, 1766 (picchio muraiolo), unico rappresentante della famiglia tricodromadide, sul Carso si osserva sporadicamente come svernante sulle rupi di qualche parete a picco. *Sylviacantillans* Pallas, 1784 (sterpazzolina) in Carso è presente con poche coppie nei più caldi e secchi margini meridionali e costieri, specie se ricchi di cespugli sempreverdi. *Turdus viscivorus* Linnaeus, 1758 (tordela) sul Carso è principalmente svernante e di passo, pur se alcune coppie nidificano nella parte settentrionale in ambienti boschivi aperti e freschi con radure. Presente e nidificante (perquanto non comune) è infine anche *Pernisapivorus* (Linnaeus, 1758) (falco pecchiaiolo). *Bubo bubo* (Linnaeus,1758) (gufo reale), il più grande e maestoso rapace notturno del Carso, presente lungo la costiera e presso pareti ampie e indisturbate di doline, grotte e cave abbandonate. *Strixaluco* Linnaeus, 1758 (alocco) è abbondante ove vi sono grossi e alti alberi cavi, ma per lo più su cenge su pareti di voragini, larghe foibe e ampi inghiottitoi. *Accipiter gentilis* (Linnaeus,1758) (astore) in Carso è presente in tutti boschi più radi e maturi, compresi alcuni rimboschimenti a pino nero quasi a ridosso delle città. Città presso la quale è anche ben diffuso *Accipiter nisus* (Linnaeus, 1758) (sparviere) che sul Carso è presente con diverse coppie, a cui in inverno si aggiungono decine di esemplari svernanti. *Falco peregrinus* Tunstall, 1771 (falco pellegrino) nidifica con almeno una coppia in Val Rosandra mentre *Falco tinnunculus* Linnaeus, 1758 (gheppio) e *Buteo buteo* (Linnaeus, 1758) (poiana) nidificano con almeno una decina di coppie. *Corvus corax* Linnaeus, 1758 (corvo imperiale) in Carso è comune quasi ovunque con almeno una coppia nidificante soprattutto presso le rupi della costiera triestina,

Inoltre sono state censite sette specie di interesse comunitari o di mammiferi, tra cui *Lynx lynx* Linnaeus, 1758 (lince), *Canis aureus* Linnaeus 1758, (sciacallo dorato) e *Ursus arctos* Linnaeus, 1758 (orso bruno), nonché diverse specie di chiroteri.

Il sito è attraversato da una rete stradale e ferroviaria ed è vicino a numerosi nuclei abitati; è anche intensa la frequentazione per attività ludiche e sportive.

14.2.1.2 Caratteristiche zona di interesse

La zona di interesse è localizzata sul versante prospiciente al mare della catena dei monti della Vena a circa due chilometri di distanza dal monte Grisa, nella porzione del ciglione carsico compresa tra gli abitati di Opicina e Barcola. L'area, seppur situata in un contesto fortemente antropizzato, mantiene numerose caratteristiche di naturalità, con la presenza di estese superfici boscate alternate da piccole porzioni di landa carsica. L'intera zona è parzialmente isolata da barriere fisiche (strade, tramvia), vocata per l'avifauna e per il recupero della landa, anche attraverso il pascolo e l'agricoltura, attività molto rilevanti per la conservazione di questo ecosistema. I boschi presenti (*Quercieto termofilo*) sono particolarmente significativi per l'avifauna (*Zigolo nero*, *Picchio rosso minore*, *Sparviere*), ma vocati anche per chiroteri e per fauna invertebrata legata alle necromasse legnose.

Figura 14.2: Estratto Piano struttura con indicazione del percorso funicolare e perimetro aree protette

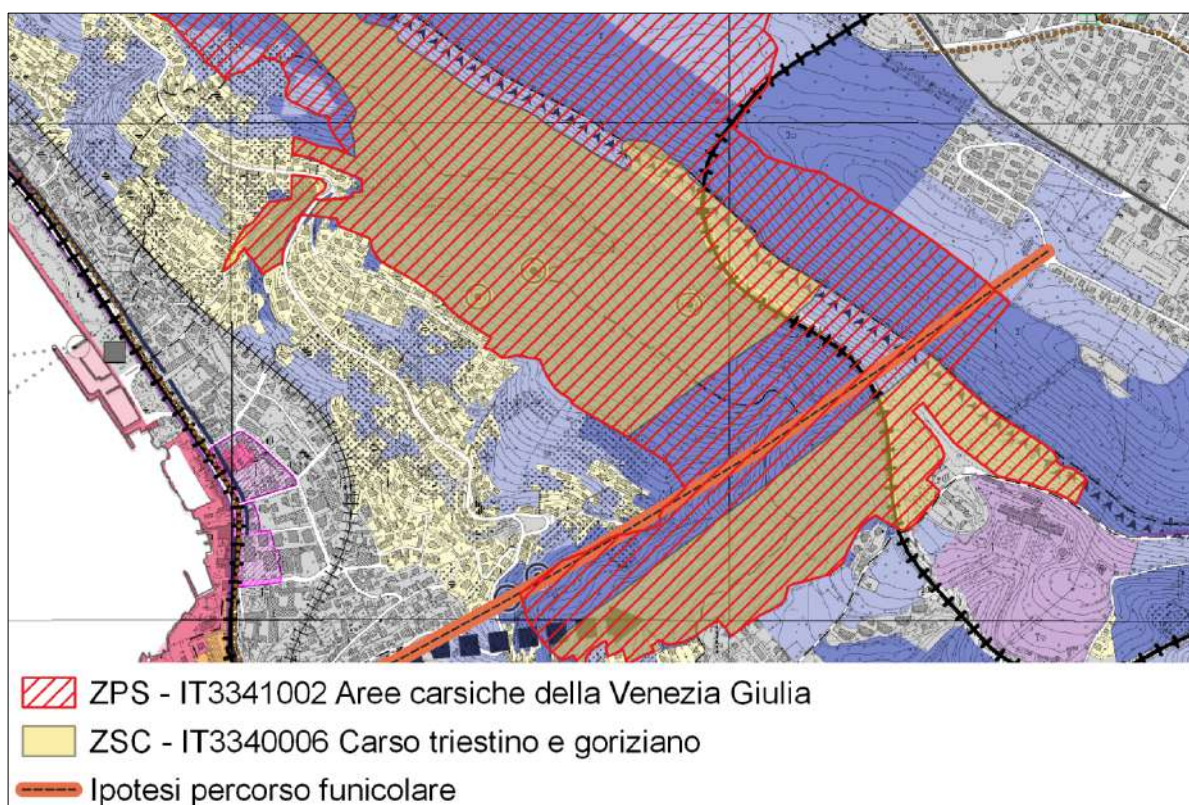
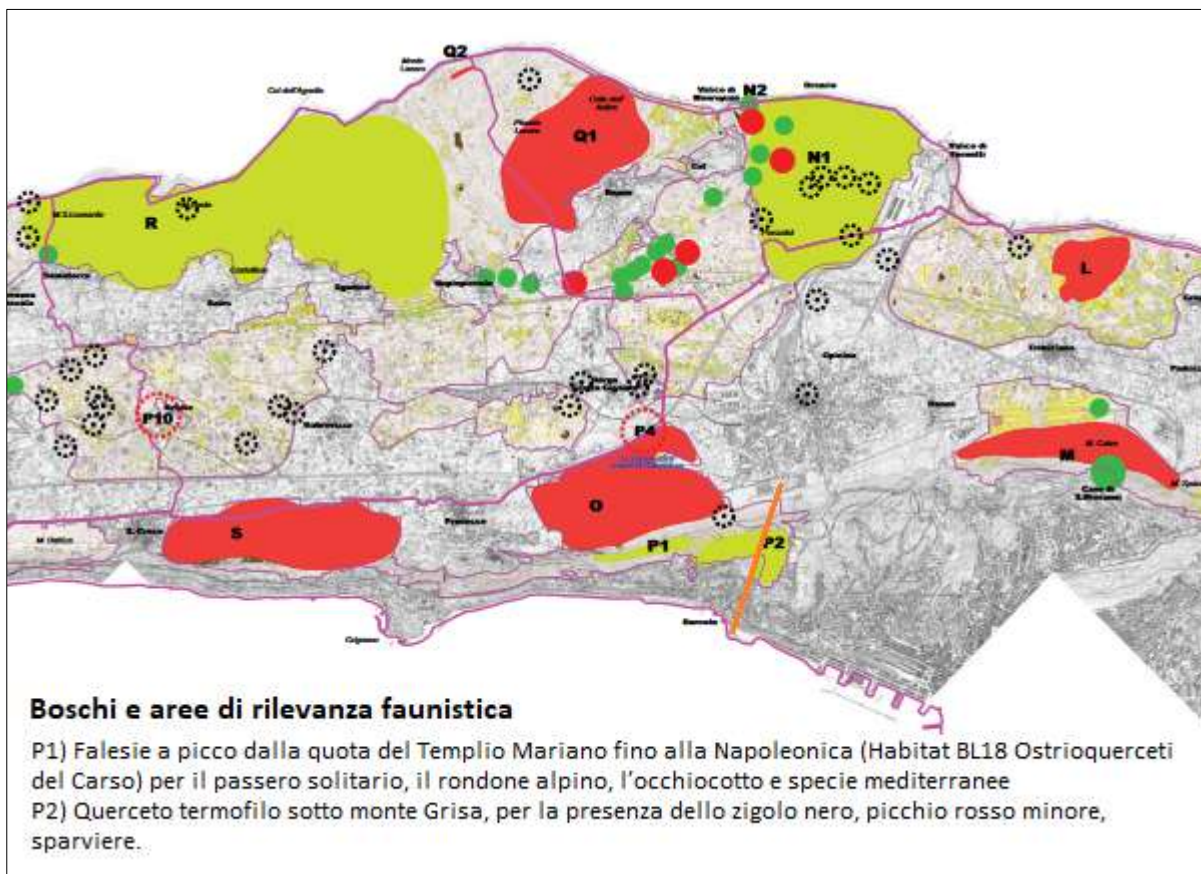
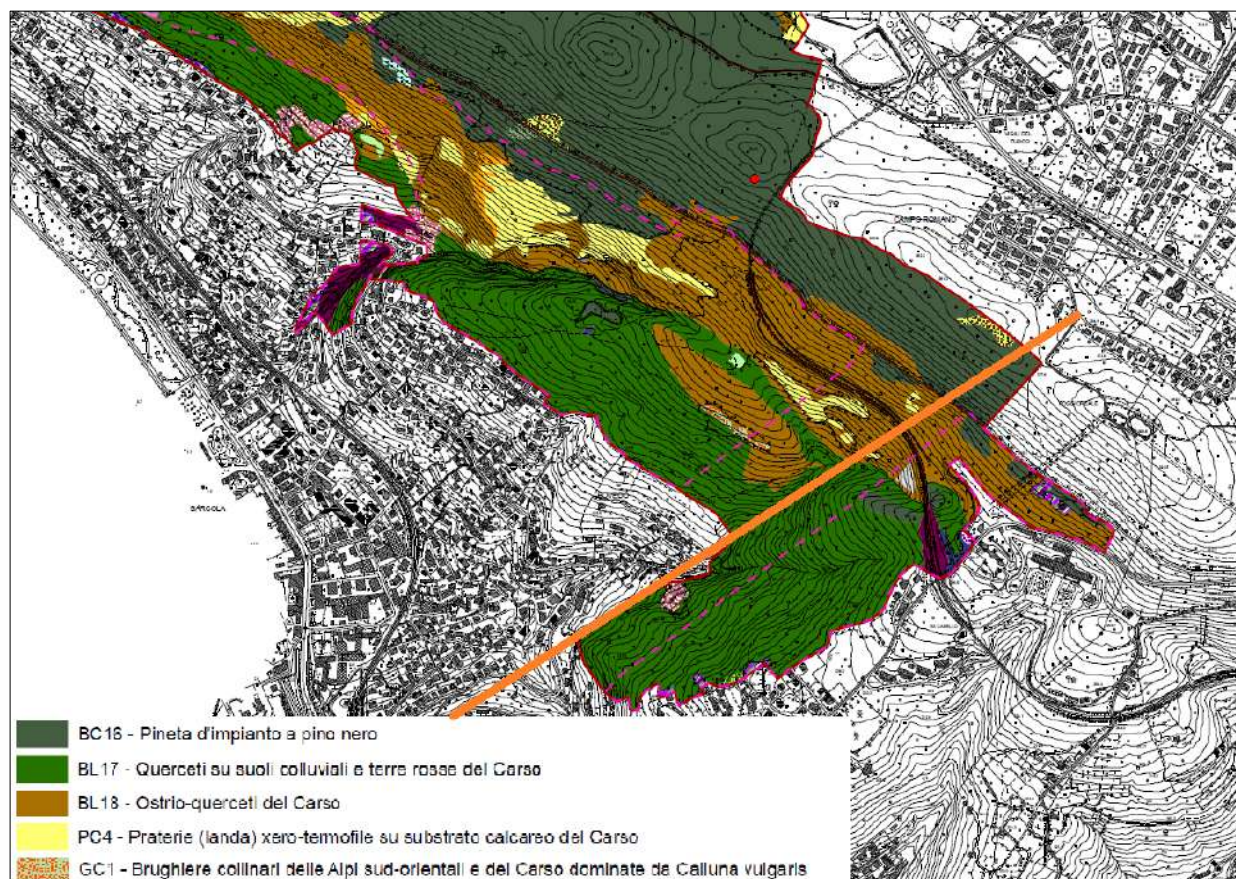


Figura 14.3: Estratto carta dei boschi a valenza faunistica



Nella zona interessata dalla previsione del tracciato della funicolare sono presenti sia habitat di interesse comunitario (inseriti quindi nell'Allegato I della Direttiva 43/92), che habitat non inclusi nell'allegato I della direttiva habitat e quindi non di interesse comunitario. Tra questo insieme vasto ed eterogeneo di habitat sono presenti elementi il cui valore e la cui importanza ecologica e naturalistica sono molto diversi. Di seguito viene riportato un estratto della carta natura del Friuli – Venezia Giulia ed una breve descrizione degli habitat presenti nella zona di interesse.

Figura 14.4: Estratto carta natura FVG con indicazione del percorso funicolare



BC16 Pineta d'impianto a pino nero

L'utilizzo del pino nero per vasti rimboschimenti sui suoli carbonatici poco evoluti tipici dell'area carsica risale alla metà dell'ottocento ed è continuata in varie fasi fino ad alcuni decenni fa. Tutto il Carso presenta quindi pinete di origine artificiale a diverso grado di compattezza e con diverse tendenze evolutive. Infatti, pur essendo una specie molto frugale per quanto riguarda il suolo, *Pinus nigra* preferisce condizioni di umidità atmosferica elevata e soffre quindi nelle fasce più calde del Carso monfalconese. Questa specie pioniera è anche in grado di rinnovarsi autonomamente su lande e su sfaticci rocciosi, come è possibile osservare lungo il tracciato autostradale o nella parte più rilevata del campo carri di Banne. Le condizioni stagionali condizionano notevolmente la dinamica di questi boschi di origine artificiale. Nelle situazioni meno adatte, sotto i pini che stentano a raggiungere dimensioni significative, la dinamica è lenta e si possono trovare dei vasti cotineti, rovi o poco altro. Nelle situazioni più favorevoli invece gli individui di pino nero raggiungono anche dimensioni notevoli e sotto si sviluppano progressivamente delle condizioni adatte alla specie dell'ostrio - querceto che

progressivamente si afferma sotto la copertura della conifera. Processi analoghi sono seguiti dalle specie del sottobosco fra le quali spesso domina *Sesleria autumnalis*. Oltre alla tipica e molto diffusa pineta a pino nero sono presenti in alcune aree calde del territorio impianti di pino d'Aleppo (*Pinus halepensis*) che spesso sono in dinamica con i cespuglieti mediterranei e la lecceta. Oggi la gestione selvicolturale tende ad assecondare la dinamica che conduce alla ricostruzione del tipico bosco carsico o della lecceta. Va evidenziato che in alcuni casi non è semplice distinguere fra vere pinete, situazioni miste di pino e latifoglie e boschi di latifoglie con alcuni pini residui. Dal punto di vista vegetazionale, gli autori sloveni hanno descritto l'associazione *Seslerio autumnalis - Pinetum nigrae* Zupancic & Zagar 2008, inserito nell'alleanza illirica *Carpinion orientalis*, classe *Quercus - Fagetea*. Il perimetro della ZPS include la maggior parte delle grandi pinete carsiche tanto che questo habitat occupa una superficie di circa 2173 ettari, seconda solo a quella della boscaglia carsica. Il numero di poligoni supera i 450. Va tenuto presente che all'interno di essi sono incluse situazioni anche diverse con pinete pure a diverso livello di evoluzione, densi incespugliamenti di piccoli pini, boschi misti in cui domina il pino, la pineta a pino d'Aleppo. Alcune pinete sono di dimensioni notevoli e rivestono anche una certa rilevanza paesaggistica e di notorietà per i frequentatori del Carso. Fra di esse si possono ricordare le pinete del Monte Debeli, la pineta alle spalle del sentiero Rilke. Le pinete che seguono il crinale carsico e la piana retrostante e segnano tutta quest'area da Aursina fino a San Lorenzo, l'area di Monte Grisa, quella a nord di Slivia, quelle presso il Monte Lanaro e il Monte dei Pini, il Bosco Igouza presso Basovizza e le pendici del Monte Cocusso. Accanto a questi nuclei principali ve ne sono altri, di varie dimensioni. A livello di gestione sarà importante individuare le pinete mature e gli stadi di ricolonizzazione che possono essere trasformate facilmente in lande carsiche e sulle quali sarà opportuno effettuare interventi di gestione.

BL17 Querceti su suoli colluviali e terre rosse del Carso

Dove vi sono terre rosse o su suoli profondi derivati dal flysch, si sviluppano i boschi dominati dalla rovere (*Quercus petraea*) a cui si accompagna molto spesso il cerro (*Quercus cerris*). E' possibile osservare esemplari di querce di notevoli dimensioni con buona copertura ed uno strato erbaceo occupato quasi completamente da *Sesleria autumnalis* (*Seslerio - Quercetum petraeae*). La caratterizzazione illirica è molto forte e per questo sono inclusi nell'alleanza *Carpinion orientalis* anche se ne rappresentano l'elemento più mesofilo con presenza di elementi di *Eythronio - Carpinion* (ad esempio *Primula vulgaris*). Alcune ipotesi indicano che questi boschi, prima dei grandi disboscamenti e di secoli di pascolamento, fossero ben più diffusi sul Carso. Oggi invece sono condizionati dalle specifiche esigenze ecologiche. Innanzi tutto sono quasi assenti dal Carso Monfalconese, se si escludono i versanti settentrionali del Monte San Michele esterni dalla ZPS. Essi trovano invece la massima diffusione su flysch alle spalle di Trieste (zona di Monte Radio, presso le Beatitudini) e nella porzione più orientale del Carso; vasti rovereti si trovano sulle pendici del polje di Grozzana e alle spalle di Draga Santa Elia. Nel resto del carso invece sono limitati ad alcuni lenti di terre rosse (colle di Zolla di Monrupino) o ai versanti della doline. Nel complesso occupano una superficie di circa 350 ettari suddivisi in più di 280 poligoni e ciò indica una superficie media (tenuto conto che si tratta di boschi) molto ridotta. Lo stato di diffusione di questi boschi e le tendenze dinamiche a riguardo non sono di facile previsioni. Infatti si è notato che spesso alcuni stadi giovanili di rovereti carsici sono molto simili a ostri - querceti e come tali sono stati cartografati. Data la loro scarsa diffusione, la struttura anche evoluta con individui di notevoli dimensione e quindi una rilevanza per la fauna, questi boschi devono essere considerati molto rilevanti all'interno della ZPS e come tali salvaguardati e ove possibile sottoposti ad interventi di miglioramento.

BL18 Ostrio - querceti del Carso

Il paesaggio del Carso italiano è oggi certamente dominato da vaste boscaglie miste che rappresentano uno stadio avanzato dei fenomeni dinamici che hanno portato nel corso dei decenni alla ricolonizzazione dei pascoli in abbandono. Questa origine secondaria e la diversità di età e di struttura rende la boscaglia carsica più che un habitat omogeneo un insieme complesso ed articolato che si presenta in stadi e forme tra le più varie. Il tipico bosco carsico è dominato da carpino nero (*Ostrya carpinifolia*), orniello (*Fraxinus ornus*) e roverella (*Quercus pubescens*), ma sono nella realtà presenti diversi stadi strutturali a partire dai cespuglieti con qualche albero fino a veri boschi, peraltro limitati ai rilievi più interni (catena del monte Lanaro). Spesso è presente un mosaico assai fine di boscaglia, cespuglieti e lembi di landa o di orlo. Anche nelle forme più evolute questa boscaglia rimane chiara con un sottobosco dalle elevate coperture di *Sesleria autumnalis*. Sono anche presenti varianti legate a particolari substrati o esposizioni. In alcuni casi infatti domina nettamente la roverella, in altre, con pietrosità superficiale può diventare dominante perfino l'acero trilobo (*Acer monspessulanum*). Nei casi di forme non mature può risultare difficile distinguere tra questo habitat estadi di ricostruzioni di rovereti con *sesleria*. L'associazione di riferimento è *Aristolochio luteae - Quercetum pubescentis* (syn.*Ostryo-Quercetum pubescentis*) che, grazie alla presenza di molte specie a gravitazione.

PC4 Praterie (landa) xero-termofile su substrato calcareo del Carso

Si tratta della "landa carsica" in senso stretto, tipico pascolo dei suoli carbonatici superficiali del piano collinare, che si sviluppa in tutta l'area carsica. E una tipica cenosi secondaria derivata da disboscamento, eventuale controllo con il fuoco e pascolo estensivo ovino e caprino. L'habitat PC4 si articola in 2 associazioni; la prima è più termofila (*Chrysopogono - Centaureetum*), tipica del Carso monfalconese ma che si spinge anche verso oriente nei pendii più assolati; in essa diventa significativa la presenza di specie a gravitazione mediterranea; la seconda associazione è invece tipica del Carso interno (*Carici humilis - Chrysopogonetum*) e si sviluppa quindi nelle aree più lontane dal mare e può raggiungere quote anche del piano submontano. Nelle aree del ciglione carsico, fino quasi al Monte Radio, si presenta nel suo tipo più termofilo. La landa carsica è stata piuttosto diffusa fino agli anni cinquanta del secolo scorso, ma a causa dei successivi cambiamenti socio - economici, è oggi in forte regressione per un consistente fenomeno di incespugliamento ed rimboschimento naturale.

GC1 Brughiere collinari delle Alpi sud-orientali e del Carso dominate da *Callunavulgaris*

Le brughiere sono piccoli arbusteti dominati generalmente dalla calluna, o da altre piccole ericacee. Nella fascia collinare sono sempre secondarie e quindi legate alla ricolonizzazione di pascoli acidofili o alla degradazione dei boschi di rovere e di castagno. La loro presenza può essere legata anche all'incendio. Sono ben diffuse nell'Europa atlantica e in aree dove si sviluppano substrati acidi. In regione sono invece piuttosto rare e localizzate. All'interno della ZPS questo habitat è molto localizzato e solo raramente ben strutturato; infatti non mancano popolazioni poco stabilizzate di calluna. Le brughiere sono presenti in due stazioni, una sui rilievi a flysch presso Monte Radio, dove occupa una radura nel bosco di rovere e roverella e dove si arricchisce del mediterraneo *Cystus salvifolius*. Il secondo aspetto è invece limitato ad alcuni prati, su suoli acidificati, che si trovano nella catena dei monti della Vena. Nel complesso questo habitat occupa solamente 0,3 ettari.

GM8 Arbusteti policormici a *Cotinus coggygria* prevalente

La dinamica di ricolonizzazione della landa carsica è dominata da alcune specie arbustive con forte capacità pioniera. La più frequente sull'intero territorio carsico è certamente lo scotano (*Cotinus coggygria*), specie dominante sui suoli più superficiali e nei versanti caldi. La sua capacità di colonizzare gli spazi aperti, grazie ad una struttura policormica, lascia spazio a poche altre specie. Resistono infatti alcune alte erbe come *Elythrigia repenso* *Bromopsis erecta*. A volte *Rosa canina* riesce ad emergere dalla coltre dello scotano. Nelle situazioni più evolute invece al centro dei nuclei sono presenti individui arborei di *Ostrya carpinifolia*, *Fraxinus ornuse* e *Quercus pubescens*. Questi cotineti sono riferibili all'associazione *Frangulo rupestri* - *Cotinetum coggygria* e nell'alleanza *Berberidion* della classe *Rhamno* - *Prunetea*. In alcune aree questi cotineti occupano superfici molto significative grazie alla capacità di diffondersi per via vegetativa, formando nuclei in continua espansione e successiva fusione. In altre aree invece il fenomeno è più articolato e l'incespugliamento da parte dello scotano si mescola alla colonizzazione diretta di alcuni altri specie arbustive. Altra situazione è data da alcune pinete molto rare sotto le quali gli arbusti di scotano formano una coltre compatta. Nelle aree più calde lo scotano viene sostituito da *Paliurus spina* - cristi (GM7), mentre nel Carso interno si mescola con il ginepro che poi diventa del tutto dominante (GM3). All'interno della ZPS, questo habitat ha la massima diffusione nel Carso Monfalconese, nell'area di Pian del Grisa, attorno alla ex polveriera di Borgo Grotta Gigante e sul versante meridionale di Monte Cocusso. Occupa un superficie molto significativa pari a circa 440 ettari, ovvero la quarta superficie dopo la landa carsica, i boschi di pino nero e la boscaglia carsica.

14.2.2 Possibili effetti

La presenza di un'infrastruttura per il trasporto delle persone via fune può rappresentare una concreta minaccia per l'avifauna locale, in quanto vi è un rischio di mortalità conseguente alla collisione in volo contro le linee o le strutture quali i piloni di sostegno che, in ragione della loro dislocazione o della scarsa visibilità, possono essere causa d'impatto. L'impatto dei cavi aerei di risalita viene studiato soprattutto in ambito alpino, dove gli impianti di risalita sono molto comuni. Tali studi hanno evidenziato come il fenomeno della collisione riguarda in realtà tutte le linee a cavo aeree (skilift, seggiovie, cabinovie, ma anche teleferiche, linee elettriche, linee telefoniche, teleferiche per l'esbosco, ecc.) ed è un importante fattore di mortalità per gli uccelli.

Nell'ambito delle attività per il completamento del piano di gestione dei siti Natura2000 ZSC IT3340006 "Carso Triestino e Goriziano" e ZPS IT3341002 "Aree carsiche della Venezia Giulia" è stato condotto un monitoraggio della mortalità stradale della fauna selvatica all'interno dei suddetti siti Natura2000. All'interno di tale monitoraggio, all'appendice 1, è stato effettuato un test di monitoraggio relativo alle collisioni con linee elettriche, dove viene riportata in alcune tabelle l'osservazione del comportamento in volo degli uccelli nei pressi dei transetti individuati lungo le linee di alta tensione utilizzate per lo studio. Di seguito vengono riportate tali tabelle:

GENERE	SPECIE	N°ESEMPLARI	COMPORAMENTO
<i>Sturnus</i>	<i>vulgaris</i> Linnaeus, 1758	40	volano a tutte le altezze tra i cavi e i tralicci appoggiandosi in stormo su tralicci della media tensione dimostrando assoluta disinvoltura

Tab. 7 – Comportamento degli uccelli osservati nel transetto di Duino il 12/10/2009

GENERE	SPECIE	N°ESEMPLARI	COMPORAMENTO
<i>Sturnus</i>	<i>vulgaris</i> Linnaeus, 1758	20	volano a tutte le altezze tra i cavi e i tralicci appoggiandosi in stormo su tralicci della media e dell'alta tensione dimostrando assoluta disinvoltura
<i>Pica</i>	<i>pica</i> (Linnaeus, 1758)	1	vola dritta 2m sopra i cavi della media tensione
<i>Buteo</i>	<i>buteo</i> (Linnaeus, 1758)	1	posata sui cavi della media tensione
<i>Pica</i>	<i>pica</i> (Linnaeus, 1758)	1	posata su traliccio della media tensione

GENERE	SPECIE	N°ESEMPLARI	COMPORAMENTO
<i>Sturnus</i>	<i>vulgaris</i> Linnaeus, 1758	30	volano a tutte le altezze tra i cavi e i tralicci appoggiandosi in stormo su tralicci della media e dell'alta tensione dimostrando assoluta disinvoltura

Tab. 8 – Comportamento degli uccelli osservati nel transetto di Duino il 19/10/2009

GENERE	SPECIE	N°ESEMPLARI	COMPORAMENTO
<i>Buteo</i>	<i>buteo</i> (Linnaeus, 1758)	1	vola a meno di 3 m sopra i cavi della media tensione
Passeriformes (?) di piccole dimensioni		30	volano disinvolti sopra e sotto i cavi della media tensione
<i>Buteo</i>	<i>buteo</i> (Linnaeus, 1758)	1	vola 6 metri sopra i cavi della media tensione

Tab. 9 – Comportamento degli uccelli osservati nel transetto di Banne il 13/10/2009

GENERE	SPECIE	N°ESEMPLARI	COMPORAMENTO
<i>Garrulus</i>	<i>glandarius</i> (Linnaeus, 1758)	2	volano dritte 3 m sotto i cavi della media tensione
<i>Pica</i>	<i>pica</i> (Linnaeus, 1758)	1	vola dritta 1,5 m sotto i cavi

Tab. 10 – Comportamento degli uccelli osservati nel transetto di Banne il 19/10/2009

Un secondo aspetto riguarda la localizzazione esatta dell'infrastruttura, che in questa fase è rappresentata in forma schematica e nel caso di maggiori elementi rappresentativi, propri della pianificazione operativa dovrà necessariamente confrontarsi con la sensibilità degli habitat interessati.

In particolare, il consolidamento della rappresentazione schematica del collegamento mediante declinazione al livello operativo di una previsione di connessione funicolare dovrà considerare, con il dettaglio della pianificazione urbanistica i seguenti aspetti:

- l'eventuale frammentazione, riduzione, danneggiamento o degrado dell'habitat;
- le interferenze con elementi del paesaggio ecologico connessi direttamente con il Sito Natura 2000 (ad es. vegetazione ripariale, siepi poderali, zone umide) o l'interruzione di connessioni ecologiche esistenti (rotte migratorie, aree di transito fra siti riproduttivi/trofici/di rifugio ecc.);

Modifiche: In rosso le parti aggiunte in barrato evidenziato grigio le parti stralciate

- la riduzione del numero di soggetti o la scomparsa di singole specie (mortalità da collisione, folgorazione con linee elettriche, ecc.)
- il disturbo alle popolazioni animali legato alla presenza di personale, al rumore, al transito.
- Il peggioramento delle condizioni ecologiche per perdita e frammentazione di habitat, effetti barriera da infrastrutture lineari, ecc

Elenco firmatari

ATTO SOTTOSCRITTO DIGITALMENTE AI SENSI DEL D.P.R. 445/2000 E DEL D.LGS. 82/2005 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

Questo documento è stato firmato da:

NOME: BERNETTI GIULIO

CODICE FISCALE: BRNGLI72L21L424H

DATA FIRMA: 05/11/2020 12:45:19

IMPRONTA: CD8301440FDEF325D2760271C47D91C572DDF1F7B9149DA46BCA51041FF8A230
72DDF1F7B9149DA46BCA51041FF8A23072A9F1C835A2C9197A3265B384C11F5E
72A9F1C835A2C9197A3265B384C11F5E76C2DDD2123B4CD14F1D8365CAF7CFDA
76C2DDD2123B4CD14F1D8365CAF7CFDA138381F55627CF1FAD74C7B7EC6BDFB7