



COMUNE DI TRIESTE

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)
del Comune di Trieste

Fase IV - Approvazione del Piano



*Valutazione Ambientale Strategica
Dichiarazione di Sintesi*

Mandataria



Mandante



Mandante

Ing. Fiorella Honsell
Ing. Roberto Catalano

agosto 2021

1. PREMESSA	2
2. IL PROCESSO DI VAS	3
2.1. Il Processo di VAS – Consultazioni Preliminari	3
2.2. Il Processo di VAS – Osservazioni sul Piano Adottato.....	4
2.3. Il Processo di VAS – Parere Motivato	5
3. IL PROCESSO DI VAS – INTEGRAZIONE DEL PIANO NELLA DIMENSIONI AMBIENTALE.....	7

1. PREMESSA

Il presente documento costituisce la dichiarazione di sintesi del processo di valutazione ambientale strategica del PUMS della città di Trieste, comprensivo di Biciplan e Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA).

La Dichiarazione di sintesi, ai sensi dell'art. 9 della Direttiva 2001/42/CE, è un documento *“in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto, ai sensi dell'articolo 8, del rapporto ambientale redatto ai sensi dell'articolo 5, dei pareri espressi ai sensi dell'articolo 6 e dei risultati delle consultazioni avviate ai sensi dell'articolo 7, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate”*.

L'articolo 9 della direttiva è integralmente ripreso dall'art. 17 comma b) del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., che descrive la Dichiarazione di Sintesi come un documento *“in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate”*.

Il PUMS di Trieste ha visto, dal principio della sua realizzazione, uno stretto confronto con gli *stakeholders* e con gli organi con competenza ambientale; nonostante le restrizioni dovute alla pandemia (2020 – 2021), sono state organizzati incontri di partecipazione e di confronto per garantire la massima visibilità alle scelte di piano.

Il Rapporto Ambientale è il documento tecnico che ha supportato il processo di programmazione e ha accompagnato la fase di consultazione del piano permettendo a tutti gli *stakeholders* di esprimere il proprio parere anche alla luce delle valutazioni ambientali proposte.

La presente dichiarazione illustra, pertanto, in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel PUMS, e come si è tenuto conto delle informazioni e valutazioni contenute nel Rapporto ambientale, dei pareri espressi e dei risultati della consultazioni effettuate, per garantire il principio dello sviluppo sostenibile.

2. IL PROCESSO DI VAS

Con deliberazione giuntale 153 dd. 20.04.2015 e con deliberazione giuntale 448 dd. 12.10.2015 il Comune di Trieste ha aderito, in qualità di partner, alla proposta progettuale denominata “PORTIS – Port-Cities: Integrating Sustainability” che, nell’ambito del Bando del Programma HORIZON 2020 – MG-2015, si propone di migliorare la gestione sostenibile della mobilità urbana, in particolare dei collegamenti città – porto. In questo contesto è stato aggiudicato e conferito l’incarico per la progettazione del PUMS e del relativo Rapporto Ambientale a R.T.I. Sintagma srl, Studio Honsell e Catalano e FIT Consulting.

Ai sensi dell’art. 6 del D.Lgs. n. 152/2006 “Norme in materia ambientale” e s.m.i. è necessario provvedere alla valutazione ambientale strategica (VAS) dei piani e/o programmi della pianificazione territoriale che possano avere impatti significativi sull’ambiente e sul patrimonio culturale e che per i piani e i programmi che determinano l’uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi, la valutazione ambientale è necessaria qualora l’autorità’ competente valuti che producano impatti significativi sull’ambiente.

Ai sensi dell’articolo 10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006, la VAS comprende le procedure di valutazione di incidenza di cui all’articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 08.09.1997, n. 357 (Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche).

Per le caratteristiche del Piano non è stata effettuata la verifica di assoggettabilità a VAS (fase di screening) in quanto si è ritenuto opportuno procedere direttamente alla redazione del Rapporto Preliminare Ambientale (RAP) ai sensi dell’art. 13, comma I del D.Lgs. 152/2006 e sono state individuate, ai sensi dell’art. 12 comma 2 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e dell’art. 4 della L.R. 16/2008, le seguenti autorità con competenza ambientale:

- Regione FVG;
- Agenzia regionale per la protezione dell’ambiente (A.R.P.A. F.V.G.);
- Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio del Friuli-Venezia Giulia
- Azienda per i servizi sanitari n. 1 Triestina;
- UTI Giuliana.

2.1. Il Processo di VAS – Consultazioni Preliminari

Con deliberazione giuntale 686 dd. 19.12.2019 è stato avviato il procedimento di Valutazione ambientale strategica del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), ai sensi dell’art.11 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. e della L.R. 16/2008 ed approvato il “Rapporto Ambientale Preliminare” (RAP) per il PUMS redatto dal RTI; quest’ultimo



documento è stato inviato a mezzo PEC in dd. 23.12.2019 alle seguenti autorità con competenza ambientale:

- Regione FVG;
- Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente (A.R.P.A. F.V.G.);
- Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio del Friuli-Venezia Giulia;
- Azienda per i servizi sanitari n. 1 Triestina;
- UTI Giuliana

per richiesta del parere di competenza;

in data 23.03.2020 sono pervenute a codesta amministrazione le note relative al parere sul Rapporto Ambientale Preliminare da parte di:

- Regione FVG;
- Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente (A.R.P.A. F.V.G.);
- UTI Giuliana (Comune di Muggia, Comune di Duino-Aurisina).

In generale le note hanno raccomandato il perseguimento delle azioni di indirizzo ambientale e la coerenza del Piano con gli altri strumenti di pianificazioni vigenti. Le note e le prescrizioni di cui sopra sono state recepite nell'elaborato "Rapporto Ambientale" ed in particolare dai seguenti elaborati:

- all 45 rapporto ambientale valutazione incidenza;
- all 46 sintesi non tecnica;

Con deliberazione della Giunta Comunale n. 267 del 23.07.2020, esecutiva il 23.07.2020, è stato adottato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) ed il relativo Rapporto Ambientale, che ha visto il recepimento delle osservazioni sul Rapporto Ambientale Preliminare.

2.2. Il Processo di VAS – Osservazioni sul Piano Adottato

La deliberazione di adozione, divenuta esecutiva, con i relativi elaborati, è stata resa disponibile sul sito Internet dell'Amministrazione comunale per le rispettive osservazioni dalla data del 05.08.2020 alla data del 04.10.2020 (60 gg naturali e consecutivi) per le osservazioni in tema di VAS.

A seguito del periodo di analisi del Piano, sono giunte due osservazioni sul Rapporto Ambientale, da parte dell'ARPA e della Regione Friuli-Venezia Giulia (VAS e VINCA).



Tutti i contributi sono stati sintetizzati all'interno del Rapporto Ambientale e nei documenti Controdeduzioni RA-ARPA e Controdeduzioni RA-Regione FVG.

Oltre alle osservazioni in tema di VAS, sono giunte altre 54 osservazioni sul tema della mobilità in generale della città, con particolare evidenza alle problematiche relative alla mobilità ciclabile a Trieste. In questo senso, si evidenzia che tutti gli elaborati relativi al Biciplan sono stati oggetto di una ulteriore fase di osservazione mirata con i portatori di interesse, e che le scelte di piano relative alla mobilità ciclabile sono state quindi notevolmente modificate, accogliendo gran parte delle osservazioni delle categorie interessate.

2.3. Il Processo di VAS – Parere Motivato

Con il decreto n° 5074/AMB del 14.12.2020 è stata valutato favorevolmente, ai sensi del sesto comma dell'art. 5 del DPR 357/1997 il Piano Urbano della mobilità sostenibile del Comune di Trieste, riguardante la ZPS IT3341002 Aree carsiche della Venezia Giulia e la ZSC IT3340006 Carso Triestino e Goriziano, con il rispetto di alcune prescrizioni, integrate negli elaborati Rapporto Ambientale e Rapporto Ambientale – Sintesi non Tecnica.

Le note relative alla Valutazione di Incidenza facevano riferimento ai seguenti aspetti:

All'interno della ZPS IT3341002 Aree carsiche della Venezia Giulia e della ZSC IT3340006 Carso Triestino e Goriziano i percorsi ciclopedonali dovranno seguire sedimi esistenti di strade o piste agroforestali; laddove questi attraversino un habitat di interesse comunitario la sezione dovrà essere progettata riducendo al minimo l'eventuale perdita; è esclusa la realizzazione di nuovi tracciati, punti di sosta o ulteriori collegamenti. Andrà privilegiata la realizzazione di fondi in terra battuta evitando l'asfaltatura o in alternativa di materiali permeabili. Non andranno previsti impianti di illuminazione per non aumentare il disturbo alla fauna;

I progetti dell'itinerario 07 "Itinerario del Carso" e delle cerniere di mobilità Cava Faccanoni, Opicina e Monte Grisa saranno oggetto di valutazione di incidenza al fine di escludere possibili effetti significativi in particolare sulle specie avifaunistiche di interesse comunitario, tenuto conto anche di eventuali piani e progetti già in corso o approvati che potrebbero comportare azioni ed effetti cumulativi sui Siti Natura 2000;

Il RA nel capitolo 13 - Valutazione di incidenza va rivisto per quanto riguarda i contenuti e le tabelle degli itinerari così come presentate nel Biciplan - novembre 2020.

Tutte le prescrizioni di cui sopra sono state recepite come parere motivato ed integrate negli elaborati di Piano ed in particolare nei documenti Controdeduzioni RA-ARPA e Controdeduzioni RA-Regione FVG e Sintesi Non Tecnica.

Con deliberazione giuntale n. 578 del 28.12.2020, infine, è stato chiuso il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica.

3. IL PROCESSO DI VAS – INTEGRAZIONE DEL PIANO NELLA DIMENSIONI AMBIENTALE

Il processo di VAS ha contribuito a plasmare il PUMS (comprensivo di Biciplan e PEBA) verso una politica di rispetto ambientale e di cura degli spazi, peraltro già emersa negli obiettivi generali di piano.

Il PUMS è un piano a carattere strategico e programmatico con un orizzonte di 6/10 anni (generalmente 2025 per lo scenario di breve-medio periodo; 2030 per lo scenario di medio-lungo periodo).

Non ha carattere di piano conformativo e non costituisce vincolo rispetto all'uso dei suoli (le opere previste non costituiscono vincolo all'esproprio).

Interventi su opere infrastrutturali devono necessariamente passare attraverso adeguamenti sullo strumento urbanistico.

Il Piano della Mobilità ha, in sostanza, una valenza programmatica di medio - lungo periodo e non ha valenza urbanistica.

Dentro questa cornice, il PUMS ha ampi gradi di libertà programmatica, ed è quindi possibile che, per la soluzione di alcune criticità, possano essere previste più linee di intervento, anche tra loro alternative, da attuare in relazione:

- ai canali di finanziamento (non sempre noti in occasione della redazione del PUMS, ma che si possono presentare nel corso della sua attuazione);
- alla entità delle risorse reperibili;
- alle disponibilità di soggetti privati (anche in questo caso le dinamiche di concertazione con il privato possono avere tempistiche incerte) ad operare in integrazione con il pubblico.

Non è pertanto escluso che alcune linee di progetto superino, integrino e diano più alternative a quanto previsto dal piano urbanistico tragguardato su orizzonti temporali di breve - medio periodo.

Per il suo carattere programmatico, e strategico, il PUMS fa propria una cornice tecnico - politica dettata dai soggetti dell'Amministrazione Comunale di riferimento.

Viene normalmente assunto a riferimento il programma del Sindaco e della coalizione di governo della città.

La vision del PUMS, e le linee di intervento, non possono evidentemente contrastare con la cornice di riferimento.

Occorre poi sottolineare che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile si caratterizza come piano di riferimento complessivo per il governo della mobilità, in tutte le sue componenti (circolazione, TPL, sistemi di sharing, mobilità elettrica, sosta, infomobilità, sistemi ettometrici, sistema del ferro, mobilità dolce, etc..).

Analisi, e strategie progettuali di dettaglio, sono demandate a specifici piani da redigere in cascata al PUMS e previsti dalla specifica normativa di settore (Codice della Strada e direttive sui PGU e PUT) quali piani della circolazione, piani del trasporto pubblico, piani

della sosta, piano della ciclabilità, piani di sistemi ettometrici, e studi su specifici comparti (Piani Particolareggiati del Traffico Urbano e Piani Esecutivi del Traffico Urbano).

Ai diversi livelli di pianificazione, sopra riportati, seguono, secondo l'attuale normativa sulle opere pubbliche, le specifiche progettazioni così articolate:

- i progetti di fattibilità tecnica ed economica (che hanno sostituito il progetto preliminare e che devono indagare più soluzioni);
- i progetti definitivi;
- i progetti esecutivi.

Le azioni previste dal PUMS di Trieste possono essere riassunte in:

- 1) Azioni di sostenibilità e nuovi nodi di scambio: le cerniere di mobilità
- 2) Il nuovo trasporto pubblico urbano e il consolidamento dell'asse di forza Muggia-Bovedo
- 3) Verso un nuovo trasporto pubblico: i sistemi ettometrici
- 4) Un passo decisivo verso il riequilibrio modale: il biciplan
- 5) Orientare le azioni di governo della mobilità alle utenze vulnerabili per il miglioramento della sicurezza stradale: le Zone 30
- 6) La mobilità attiva nelle scuole: il pedibus e il bicibus
- 7) Trieste città accessibile: un piano per i soggetti a ridotta mobilità
- 8) Il sistema della sosta
- 9) Nuovi modelli di offerta per la riammagliatura della rete urbana a supporto degli articolati profili di domanda di spostamento
- 10) Le interferenze tra il sistema infrastrutturale a servizio del porto e la viabilità urbana di Trieste
- 11) La regolazione della circolazione come strumento per un uso diverso di parti della città
- 12) Una maggiore attenzione alla qualità urbana;
- 13) Sostenibilità e distribuzione delle merci nell'area compatta: il progetto di city logistics
- 14) E-commerce: attrezzaggi per la minimizzazione dei percorsi urbani dei furgoni in consegna
- 15) Politiche incentivanti per una mobilità smart e sostenibile
- 16) Un progetto di infomobilità per la città di Trieste
- 16) Mobilità turistica e sostenibile

Tutte le azioni sono state accuratamente verificate in ambito modellistico, dove è stato possibile stimare anche le azioni relativi alla diminuzione delle emissioni inquinanti degli scenari di progetto rispetto ad uno scenario di riferimento che prevede comunque un incremento della mobilità nell'area di studio dovuta principalmente ad piani e progetti già

in essere, finanziati e/o in corso di finanziamento (riqualificazione del Porto Vecchio su tutti).

In questo contesto, quindi, si è operato per cercare di destinare la maggior parte dei nuovi spostamenti a modalità sostenibili, rendendo coerenti le scelte progettuali con la delicatezza del territorio attraversato (come espresso nelle note relative al procedimento di VAS e VINCA).

A seguito delle osservazioni in materia ambientale, il Piano è stato modificato per tenere conto di:

- 1) Impatto di alcuni itinerari ciclabili su aree Natura 2000;
- 2) Impatto di alcune cerniere di mobilità su aree Natura 2000 e su altri siti inerenti materia ambientale. In questo senso è stato specificato che le nuove cerniere di mobilità sono state indicate come aree che saranno realizzate in maniera permeabile, su aree da definire in sede di progettazione preliminare e definitiva.

Inoltre, a seguito di numerose osservazioni riguardo la quantità di emissioni inquinanti risparmiate, si fa presente che il PUMS ha operato, nell'ambito dei modelli di previsione, a parco veicolare invariato negli scenari di progetto (2025/2030). Il Piano, infatti, non ha potere di cambiare radicalmente le politiche energetiche, e per ipotesi (e a favore di sicurezza) si è fatto riferimento a delle emissioni veicolari medie per veicolo anche in un futuro prossimo (senza contare su una possibile riconversione del parco verso l'elettrico).

In generale, quindi, la procedura di VAS e le osservazioni in termini ambientali non hanno stravolto il Piano, ma lo hanno reso sicuramente ancora più coerente sia con gli strumenti di pianificazione e controllo vigenti, che con le politiche ambientali previste, sempre in un contesto di progettazione che ha tenuto conto di costi, fattibilità e contesto del territorio.