



# COMUNE DI TRIESTE

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

Fase IV - Approvazione del Piano



Controdeduzioni alle osservazioni al RA  
Osservazione di REGIONE FVG

Mandataria



Mandante



Mandante

Ing. Fiorella Honsell  
Ing. Roberto Catalano

Dicembre 2020

1. CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI DELLA REGIONE FRIULI-  
VENEZIA PROT. N. 006153/P DI DATA 16/12/2020 ..... 2

## 1. CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI DELLA REGIONE FRIULI-VENEZIA PROT. N. 006153/P DI DATA 16/12/2020

Di seguito si riportano le osservazioni del parere di cui sopra con la relativa controdeduzione:

### **OSSERVAZIONE 1) – Azioni 1 e 17 da RA**

L'azione e l'azione 17 prevedono le cerniere di mobilità con la funzione di allontanare il traffico privato dalla città. Il PUMS individua 7 aree di interscambio modale presso Bovedo, Opicina, Monte Grisa, Cava Faccanoni, Cattinara, Muggia, Ippodromo. In tali aree si concentrano le attrezzature di mobilità pubblica e privata come parcheggi di scambio, linee di pubblico trasporto, servizi sharing, dotazioni hardware e software per la smart mobility, servizi Maas, mobilità elettrica, micro attività per il presenziamento commerciale dei luoghi.

L'azione 17 integra l'Azione 1 nelle cerniere prevedendo aree attrezzaggio camper service e di alcune piazzole da destinare alla sosta semplice, camper stop. Vengono previste aree di camper service sulle cerniere di: Bovedo, Cattinara, Muggia (ipotesi Via Flavia), aree di camper stop sulle cerniere di: Opicina, Cava Faccanoni ed una cerniera di intermodalità turistica in corrispondenza della stazione marittima.

Secondo il PUMS le azioni contribuiranno positivamente a favorire l'interscambio tra trasporto privato, trasporto pubblico e lo sharing, incentivando l'uso di quest'ultimi e di mezzi alternativi all'automobile per spostarsi all'interno dell'area urbana.

Pur riconoscendo gli aspetti positivi la realizzazione di queste cerniere in alcuni casi comporta significativi ampliamenti di superfici esistenti, in altri la realizzazione ex novo di superficie coperta con conseguente consumo di suolo.

Per Bovedo si prevede un ampliamento del parcheggio esistente nel terrapieno di Barcola che è stato dimensionato a ulteriori 300 posti auto.

Più impattante figura ancora la previsione della cerniera di Opicina che prevede due possibili localizzazioni: una per intercettare le provenienze dalla SP n.35 (Opicina sud) con 240 p.a. e un'alternativa per intercettare le provenienze dalla Slovenia-GVT (Opicina nord) in zona Poggioreale di Opicina in prossimità dell'ovovia con 70 p.a..

La stazione dell'ovovia a Poggioreale (Opicina) che costituisce il collegamento con la cerniera è posta in area boscata e sembrerebbe interessare un'area di vincolo paesaggistico Parte III del D.lgs. 42/2004 ai sensi dell'art. 142 lettera g) territori coperti da foreste e da boschi, ma il RA non ha considerato questi aspetti. La scelta di inserire una cerniera di mobilità presso un nucleo prettamente residenziale come quello di Campo Romano richiedeva un approfondimento anche sulle possibili azioni di disturbo come rumore, traffico, inquinamento, arrecato alla zona abitativa esistente.

Va evidenziato inoltre che gran parte di queste cerniere (Opicina, Cava Faccanoni, Monte Grisa Cattinara) sono inserite in aree sottoposte a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/1923, e quindi in zone dove esercitare un importante consumo di suolo può comportare degli effetti ambientali rilevanti.

Malgrado il RA nella sezione 5.7 Paesaggio (pag. 101) abbia riconosciuto la presenza di questi vincoli, non ha sviluppato un'indagine ambientale orientata verso gli aspetti idrogeologici del territorio e la conservazione di un buon regime delle acque ai fini della sostenibilità dell'azione. Per la cerniera di Muggia il PUMS individua tre alternative:

- Noghère centro commerciale Montedoro,
- Via Flavia (area Coselag) ex comprensorio Ezit parcheggio 140 p.a.
- riuso dell'area dell'ex inceneritore San Pantaleone

In alternativa a San Pantaleone, il PUMS propone di trasformare il parcheggio a raso di Giarizzole in un parcheggio multipiano attrezzato con le funzioni di cerniera.

Rispetto a queste ipotesi ai fini del contenimento del consumo di suolo si suggerisce di orientarsi preferibilmente verso l'utilizzo di spazi in strutture già esistenti e sottoutilizzate come nella proposta di Montedoro.

Si segnala quindi la necessità in sede di successiva pianificazione e progettazione di approfondire gli effetti su suolo, acqua, biodiversità e paesaggio al fine anche di valutare le possibili alternative.

### **CONTRODEDUZIONE 1)**

Si accoglie l'osservazione ricordando che l'attuazione di tutti gli interventi proposti è soggetta ad ulteriori valutazioni ambientali in fase progettuale.

**Esito della controdeduzione: ACCOLTA**

### **OSSERVAZIONE 2) – Azione 3 da RA**

Il PUMS oltre a recepire l'ovovia Barcola - Opicina propone ulteriori 5 percorsi ettometrici funzionali alle cerniere di mobilità di cui 2 di carattere prettamente turistico in centro città ed altri (RA pag. 258) "localizzati in ambiti con presenza di vegetazione e nelle vicinanze di siti appartenenti alla Rete Natura 2000" Il Piano non definisce la tipologia di questi sistemi meccanizzati che possono essere verticali o orizzontali e quindi con diverso consumo di suolo, ma valuta gli impatti di questi interventi "non rilevanti" sulla componente paesaggio e acqua mentre con "impatti negativi leggeri" sulle componenti suolo e biodiversità.

Per quanto riguarda in particolare i percorsi di Piazza Unità – colle San Giusto, e Piazza Goldoni – colle San Giusto, si ritiene non corretta la valutazione sulla componente paesaggio ritenuta non rilevante, in quanto i percorsi si inseriscono in aree del centro storico di interesse monumentale, in cui vige un vincolo di tutela ai sensi dell'Art. 136, comma 1, lettere c) e d) del D.lgs. 42/2004 (ex L. 1497/1939, art. 1, numeri 3 e 4). Gli interventi infatti ricadono in una zona dichiarata oggetto di notevole interesse pubblico con Avviso n. 22 GMA del 26 marzo 1953 che include Piazza Unità, Piazza Goldoni, Via del Teatro Romano da via Cavana al Largo Riborgo in profondità fino a S. Giusto, e il Colle di S. Giusto.

Le aree interessate da questi percorsi sono inoltre trattate puntualmente nella Parte Statutaria del PPR nell'Allegato Dff "Schede dei beni dichiarati di notevole interesse pubblico con l'individuazione di ulteriori contesti" un documento con il quale tali proposte avrebbero dovuto raffrontarsi con maggior dettaglio.

La documentazione presentata nella Relazione Generale (pagg. 99-100) si limita invece ad introdurre questi sistemi meccanizzati nel tessuto urbano e presso una scalinata monumentale con uno schematico grafo senza alcun approfondimento di fattibilità. Tenuto conto dell'elevato valore paesaggistico ambientale e storico di queste aree e l'approssimazione del loro inserimento, tali proposte non possono essere oggetto di

un'adeguata valutazione, in particolare specificamente in ordine agli effetti di questi percorsi sulla componente paesaggio, in quanto non sviluppate adeguatamente con degli studi d'inserimento anche di massima.

Si ritiene quindi che in sede di successiva pianificazione/progettazione dovranno essere adeguatamente approfonditi tutti gli aspetti sopra illustrati.

### **CONTRODEDUZIONE 2)**

Si accoglie l'osservazione ricordando che l'attuazione di tutti gli interventi proposti è soggetta ad ulteriori valutazioni ambientali in fase progettuale.

**Esito della controdeduzione: ACCOLTA**

### **OSSERVAZIONE 3) – Azione 4 da RA**

Il Biciplan di Trieste individua 9 itinerari suddivisi in prioritari e secondari e vie verdi conformi alla legge 2/2018 con un'estensione della attuale rete ciclabile da 21 KM a 65 KM di progetto. La Relazione Generale a pag.104 sostiene che "Per quanto attiene più strettamente alla mobilità ciclistica, i contenuti vengono approfonditi nel Biciplan di Trieste, parte integrante del PUMS, che contiene anche degli approfondimenti riguardanti l'utilità delle Zone 30 nella realizzazione della continuità dei percorsi." Pur considerando il Biciplan integrante al PUMS tale studio non è stato però messo a disposizione per la consultazione pubblica determinando conseguentemente una carenza informativa.

Poiché alcuni tratti dei nuovi itinerari ciclabili sono interferenti con i Siti Natura 2000 queste previsioni sono state oggetto di analisi nella procedura di valutazione di incidenza. In sede di integrazioni allo Studio di incidenza fornite dal Comune è stato messo pertanto a disposizione il Biciplan (novembre 2020). Si raccomanda quindi anche per i tratti che attraversano aree naturali e agricole esterne ai Siti Natura 2000 di seguire sedimi esistenti di strade e piste agroforestali e di privilegiare la realizzazione di fondi in terra battuta evitando l'asfaltatura o in alternativa di materiali permeabili e di evitare impianti di illuminazione per non aumentare il disturbo alla fauna.

### **CONTRODEDUZIONE 3)**

Si accoglie l'osservazione ricordando che l'attuazione di tutti gli interventi proposti è soggetta ad ulteriori valutazioni ambientali in fase progettuale, come specificato anche nel decreto relativo alla valutazione di incidenza ambientale.

**Esito della controdeduzione: ACCOLTA**

### **OSSERVAZIONE 4) – Azione 8 da RA**

Oltre ai parcheggi di interscambio previsti nelle cerniere di mobilità, il PUMS prevede la realizzazione di parcheggi a rotazione per il centro e le zone limitrofe, in tre aree:

- l'area di campo Marzio dimensionata per circa 300 p.a. con funzione assimilata a quella dell'attuale Molo IV per supplire eventualmente una progressiva eliminazione delle auto in sosta dalle Rive;

- un nuovo parcheggio all'Università antistante il piazzale Europa tra Via Fabio Severo e Valerio dimensionato per circa 500 p.a. funzionale alla eventuale progressiva eliminazione delle auto in sosta in Via Fabio Severo;
- riutilizzo dell'edificio dismesso posto tra le due gallerie San Vito e De Sandrinelli un contenitore vuoto per funzioni di sosta residenziale collocato tra scala Stendhal e via della Madonnina.

Per quanto riguarda il riutilizzo dell'edificio dismesso si concorda con la proposta del Piano poichè non si genera consumo di suolo e si opera un intervento di recupero dell'edificio.

Non si concorda invece nel sostenere che la componente paesaggio e aria subiranno un "impatto positivo considerevole" con l'introduzione di un parcheggio con 300 posti in Campo Marzio in quanto si introdurrà nell'area un attrattore per ulteriori flussi automobilistici che si sommeranno a quelli di scorrimento veloce lungo le Rive in un'area per altro già altamente in pressione ed inquinata.

Nelle valutazioni ambientali sarebbe stato opportuno illustrare anche alcuni aspetti relativi ai punti critici di ingresso e uscita dal parcheggio per la sicurezza e la fluidità del traffico in quanto l'immissione sull'asse di scorrimento potrebbe determinare rallentamenti al transito veloce delle Rive. Questo punto per altro figura già molto congestionato dal traffico per la presenza del porto. Anche il suo impatto paesaggistico risulta rilevante in un contesto aperto sulle Rive sottoposte a vincolo paesaggistico, che avrebbero forse meritato un intervento più qualificante per quest'area.

Nell'ultimo caso per il Parcheggio dell'Università pare difficilmente condivisibile la valutazione dell'azione ritenuta "non rilevante" per le componenti suolo, biodiversità e acqua poiché l'intervento per 500 p.a. comporta un importante consumo di suolo, con effetti sull'invarianza idraulica e l'esigenza di ulteriori interventi di compensazione e mitigazione. Non inserendosi inoltre sul costruito va a sigillare una zona attualmente libera e alberata.

#### **CONTRODEDUZIONE 4)**

Si accoglie parzialmente l'osservazione, ricordando che le cerniere di mobilità così come il parcheggio dell'Università non rappresentano un consumo di suolo. Si tratta di interventi leggeri che non impediscono la permeabilità dei suoli e che non prevedono edificazioni. Attraverso soluzioni progettuali inserite ambientalmente e paesaggisticamente nel contesto, le cerniere possono contribuire ad aumentare la componente di verde urbano. Per quanto riguarda il parcheggio di Campo Marzio, si ritiene utile specificare che tale intervento andrebbe a servire una zona ad alta residenza e ad elevata necessità di posti auto, e la struttura in progetto potrebbe sopperire al fabbisogno della sosta residenziale oltre che ad un limitato turn-over. I flussi stimati sul sistema viario attuale beneficiano di una riduzione dovuta alle diverse azioni di piano, che rende l'intervento di progetto presso l'area di Campo Marzio sostenibile con gli interventi di Piano.

**Esito della controdeduzione: PARZIALMENTE ACCOLTA**

**OSSERVAZIONE 5) – Azione 9 da RA**

Il PUMS si raffronta con uno scenario di riferimento che include una serie di progetti di scala locale già programmati o in previsione derivanti da altri Piani/ Programmi e che implicano degli interventi rilevanti come:

- la nuova strada di Porto Vecchio: Realizzazione del 1° Lotto e 2° Lotto di interventi di "Riqualificazione della viabilità e infrastrutture dell'area del polo museale – Porto Vecchio";
- la nuova viabilità di accesso al comprensorio ospedaliero di Cattinara;
- l'Accordo di programma Ex Maddalena (realizzazione di una rotatoria in via dell'Istria, semaforizzazione dell'intersezione tra via Marenzi/via dell'Istria, nuovo collegamento tra via Marenzi e via Costalunga, riorganizzazione intersezioni via Molino a vento/via Marenzi e strada di Fiume/via Costalunga);
- la rotatoria su via dell'Istria, fronte cimitero;
- la rotatoria all'intersezione di via Brigata Casale, via Campanelle e via Monte Sernio;
- la rotatoria tra via San Marco e viale Campi Elisi;
- la rotatoria viale D'Annunzio-via Signorelli e riassetto piazza Foraggi;
- la rotatoria via Revoltella-via Rossetti.

Il PUMS riprende inoltre dal Piano strutturale (2015) due consistenti ipotesi d'intervento quali:

- La Galleria D'Alviano- Mioni
- Il Bypass delle Rive (due ipotesi di Gallerie sottomarine a lungo e corto percorso)

Il Piano non valuta queste opere da un punto di vista ambientale ma le valuta attraverso delle simulazioni in uno studio dei flussi del traffico.

È importante vedere come lo studio di simulazione degli scenari di progetto abbia di fatto evidenziato la scarsa sostenibilità di alcuni interventi programmati.

Per quanto concerne il bypass delle Rive (tunnel lungo o corto dalla modellazione dei flussi dalla Relazione Generale è emerso che:

“I flussi attratti dalla nuova infrastruttura sono però piuttosto scarsi (circa 250 veic/h somma di entrambe le direzioni, ora di punta del mattino) nella configurazione lunga con un miglioramento nella versione corta (circa 800 veic/h), tali da non ritenere la sua realizzazione giustificabile a fronte del notevole impatto ambientale e impegno economico necessario. L'intervento non è stato quindi inserito negli scenari di Piano.”

Il PUMS al bypass delle Rive propone l'alternativa di un sottopasso in Piazza Unità.

Pur apprezzando la volontà di epurare la Piazza da una serie di forme di inquinamento dovute al traffico, al rumore e all'impatto visivo, si ritiene che la proposta di un sottopasso con una sezione di 4, 50 m di altezza utile sotto il livello stradale per un tratto di 240 metri non sia una proposta sostenibile in zona PAIR.

Nell'elaborato intitolato “La proposta del PUMS per l'interramento delle Rive il sottopasso di Piazza Unità d'Italia” Allegato 1 al paragrafo 2.1 (pag. 7) “si stima un costo dell'investimento per la realizzazione dell'opera pari a circa 12 – 12.5 M di €. Nella stima si è tenuto conto della presenza di acqua di mare considerando un aumento di circa il 40% tra calcestruzzi speciali ed impermeabilizzazione in cantiere e definitiva, non conoscendo allo stato attuale la geologia.” Tale proposta non ha peraltro approfondito ulteriormente alcun aspetto ambientale come invece sarebbe stato opportuno, dato il suo inserimento in zona sottoposta a vincolo idrogeologico.

Come si evince dalla Tavola N 75 del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei bacini di interesse Regionale (2016) e dalla tavola 4 - A5 (2018) relativa ai Vincoli del



PRGC vigente, gran parte delle Rive da Campo Marzio a Barcola è sottoposta al vincolo particolare di Aree PAIR - LR 16/02. L'area classificata zona P1, fascia di pericolosità bassa si estende su una superficie molto estesa lungo tutto il fronte mare e Piazza Unità d'Italia, fino al Teatro Romano.

L'art. 8, comma 3, lettera f) delle norme di Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini di interesse regionale (settembre 2016) consente alcune deroghe "previste solamente nel caso di realizzazione di strutture di interesse pubblico in zone a pericolosità moderata P1, Tali deroghe saranno comunque ammesse esclusivamente nei casi di interventi non diversamente localizzabili ovvero mancanti di alternative progettuali tecnicamente ed economicamente sostenibili." Malgrado la sua soglia sia di bassa pericolosità, con gli attuali cambiamenti climatici sempre più frequenti e improvvisi caratterizzati da violente precipitazioni temporalesche, queste zone sono spesso soggette ad importanti allagamenti con grandi disagi per la circolazione.

Tenuto conto che scopo della VAS è quello di verificare la sostenibilità della proposta programmatica e le sue alternative, si ravvisa che tale previsione ricorre a dei sistemi troppo costosi, impattanti e rischiosi per l'incolumità pubblica; pertanto si ritiene una criticità configurare l'opera suddetta nella deroga normativa PAIR. Si evidenzia inoltre che il Piano stesso oltre a questa onerosa proposta inserita negli scenari 4 e 4bis ha già offerto ulteriori scenari alternativi di mobilità.

### **CONTRODEDUZIONE 5)**

Si accoglie parzialmente l'osservazione, ricordando che la proposta di interrimento del tratto delle Rive prospiciente Piazza Unità Italia si inquadra come proposta alternativa agli interventi di Piano, inserita infatti come Allegato al Piano stesso. Ogni ulteriore valutazione economica e ambientale andrà effettuata nel caso di previsione attuativa dell'opera.

### **Esito della controdeduzione: PARZIALMENTE ACCOLTA**

### **OSSERVAZIONE 6) – Azione 10 da RA**

Rispetto alle nuove previsioni portuali il PUMS fornisce indicazioni in merito al miglioramento delle connessioni viarie previste e individua azioni per il superamento delle interferenze tra linee ferroviarie e la viabilità prevista dal Piano del Porto con delle nuove connessioni stradali tra cui:

- svincolo diretto con la GVT con aggancio in quota per la nuova viabilità di collegamento del Molo VIII;
- svincolo a due livelli tra la nuova viabilità per il nuovo terminal RO RO e Via Flavia per il superamento del binario ferroviario esistente che verrà riattivato;
- risoluzione interferenza conseguente alla riattivazione del binario per l'area Ex Aquila;
- risoluzione interferenza conseguente alla riattivazione del binario per l'area Wartsila: superamento a livelli sfalsati del nodo Via Flavia-Via Caboto-strada della Rosandra.

Il PUMS nel valutare queste proposte stima un impatto negativo rilevante per la componente suolo e non rilevanti per le componenti acqua, energia, biodiversità e paesaggio.

Per quest'ultima componente ambientale non si concorda con la valutazione perché andrà prima verificata una possibile interferenza con il vincolo paesaggistico della Parte



III ai sensi dell'art 142 comma 1 lettera a) del D.lgs. 42/2004 che interessa la fascia costiera dei 300 m e che potrebbe rientrare in alcune azioni di connessione portuale. Inoltre si ritiene che interventi fortemente incisivi ed irreversibili come gli svincoli a due livelli di quota per la connessione alla GVT e svincoli a livelli sfalsati per il superamento del nodo ferroviario oltre al consumo di suolo comportino anche un forte impatto visivo per la componente paesaggio, tale da prevedere misure di mitigazione e degli specifici studi d'inserimento, che per scelta questo Piano definendosi strategico non ha affrontato.

### **CONTRODEDUZIONE 6)**

Si accoglie parzialmente l'osservazione, ricordando che la proposta riveste un carattere prettamente indicativo, e va a coprire un'esigenza logistica dell'area portuale. Ogni ulteriore valutazione economica e ambientale andrà effettuata nel caso di previsione attuativa dell'opera.

### **Esito della controdeduzione: PARZIALMENTE ACCOLTA**

### **OSSERVAZIONE 7) – Scenari di Mobilità da RA**

Partendo dallo scenario attuale (scenario zero) il Piano giunge allo scenario di riferimento con le invarianti infrastrutturali programmate (scenario n 1) e successivamente combinando le azioni, passa alla definizione di ulteriori scenari di progetto che si traggono in due orizzonti temporali distinti che prevedono un primo scenario di minima per il 2025 (a breve medio periodo) ed un secondo scenario di massima per il 2030 (di medio lungo periodo).

Da quanto si apprende dalla RG paragrafo 13.1.1 Valutazioni trasportistiche del ring di Trieste a domanda attuale 2020 (pag. 157) dall'analisi dei flussi degli scenari di progetto gli studi hanno evidenziato le seguenti conclusioni.

- "Lo Scenario 2 è stato costruito partendo dallo scenario 1 individuando un percorso ad anello intorno all'area più centrale di Trieste a percorrenza a senso unico in verso antiorario (Rive, Viale Campi Elisi, gallerie San Vito e de Sandrinelli, Via Carducci, Piazza della Libertà)"

- "L'introduzione degli interventi dello Scenario 2 determina un generale, anche se non eccessivamente marcato, peggioramento delle condizioni di viabilità nell'area, con un incremento sia dei tempi che delle distanze di viaggio. Tuttavia l'anello sembra sostenere, in termini di capacità stradale il carico veicolare aggiuntivo, mentre da approfondire la condizione dei nodi e della sosta." - "Lo Scenario 3 migliora la sostenibilità trasportistica dell'intervento dello Scenario 2 introducendo un sistema di viabilità interna all'anello con una serie di strade che definiscono delle aree da proteggere dal traffico di attraversamento, zone 30. La viabilità principale individuata all'interno dell'anello manterrà il limite di velocità di 50 km/h, mentre nelle altre strade vigerà il limite di 30 km/h. Sono inoltre chiuse al traffico veicolare le vie Milano, Roma e Filzi." "L'introduzione degli interventi di sostenibilità dell'anello, Scenario 3, producono dei risultati parziali, infatti se da un lato scaricano effettivamente alcune aree interne all'anello, ed in particolare interne al Borgo Teresiano, dall'altro determinano un incremento della pressione veicolare sull'anello stesso e su parte della viabilità interne nella zona sud (Via Canal Piccolo e Via San Michele in particolare)."

“La realizzazione della nuova galleria tra vie Bartolomeo D'Alviano e Gabriele D'Annunzio simulata nello Scenario 4, determina solo in parte la riduzione del traffico nelle aree più centrali. Infatti la riduzione di flusso maggiore rispetto allo Scenario 3 si registra sul sistema delle due gallerie San Vito e de Sandrinelli, anche se tale riduzione non riporta il flusso allo stesso valore dello Scenario 1 (quindi la nuova galleria non assorbe del tutto il traffico aggiuntivo che si genera sulle due gallerie esistenti nello scenario 2). La nuova galleria assorbe un traffico compreso tra i 620 ed i 750 veic/h \*direzione”.

In alternativa all'istituzione del Ring, il PUMS propone alcune modifiche dei sensi di circolazione nell'area centrale di Trieste sviluppati nello scenario 5 RA pag. 241 paragrafo 9.3.7

Nello scenario 5 sono simulati, in aggiunta a quanto già simulato nello scenario 2, gli effetti di una serie di interventi migliorativi nella zona del centro. Gli interventi migliorativi mirano a costituire un miglior regime di fluidità, attraverso la costituzione di una serie di stanze di circolazione contigue. Si semplifica il nodo di Piazza Goldoni in quanto si rende la galleria De Sandrinelli a senso unico in direzione sud. La sostenibilità trasportistica dello scenario (che contempla anche l'inibizione alla circolazione veicolare privata di via Roma e via S. Spiridione) è supportata da alcune modifiche ai sensi di circolazione nelle aree centrali. Lo scenario determina uno scarico della pressione veicolare sull'asse Campi Elisi, Carducci, Battisti compensato da un incremento dei flussi in transito sulle Rive in direzione sud.

Nello scenario 5 bis (RA pag. 244) rispetto allo Scenario 5, è aggiunta la galleria Mioni al fine di aumentare la sostenibilità degli interventi proposti. La nuova infrastruttura presenta un carico di circa 700 veic/h in una direzione e 1.000 veic/h nell'altra. Nonostante i flussi significativi, attratti della nuova galleria, non sembra crearsi un nuovo percorso alternativo a quello delle Rive, in direzione nord sul fronte est del centro (infatti i flussi su via Carducci non variano rispetto allo scenario 5, anche perché prossimi al limite di saturazione).

## **CONTRODEDUZIONE 7)**

Si accoglie l'osservazione, ricordando che sono stati sviluppati scenari di mobilità alternativi e che ogni intervento è stato opportunamente valutato dal punto di vista trasportistico proprio per evidenziare pregi e difetti di ciascuna opzione.

**Esito della controdeduzione: ACCOLTA**

## **OSSERVAZIONE 8) – Considerazioni finali**

Per quanto riguarda la simulazione degli scenari di circolazione proposti, dalle valutazioni del PUMS emerge che il Ring a senso unico di percorrenza per i veicoli privati porta a determinare una forte pressione veicolare sull'anello e ad allungare di molto i percorsi e i tempi di percorrenza. In termini ambientali ciò significa un aumento dei consumi di carburante, e quindi anche di emissione inquinante e rumore, con maggiori concentrazioni nelle zone dell'anello che in questo caso coincidono con delle aree urbane centrali già altamente gravate da questi problemi. Inoltre caricherebbe di pressione la Via San Michele che per la sua ridotta sezione stradale figura poco adeguata a intensi flussi.



Pertanto la proposta del Ring risulta difficilmente sostenibile/migliorativa da un punto di vista ambientale in quanto intensifica l'inquinamento acustico e dell'aria nelle zone dell'anello.

Più percorribile potrebbe essere invece la proposta alternativa al Ring illustrata a pag. 165 del RG, che opera alcune modifiche dei sensi di marcia nell'area centrale di Trieste, riorganizzandola in stanze di circolazione con un nuovo orientamento dei flussi a senso unico. Questo intervento è in grado di alleggerire la pressione veicolare sulle zone del centro storico, in particolare Via Roma e Via San Spiridione, che diventano riservate al solo TPL, il corso Italia e il nodo di Piazza Goldoni.

Rimane tuttavia il fatto che per traguardare questo scenario il Piano mette in campo delle azioni che non si sviluppano su infrastrutture stradali esistenti ma necessitano di un importante ulteriore consumo di suolo.

Il RA al paragrafo 10.2 (pagg. 253 – 254) formula infine un quadro comparativo del sistema emissivo tra lo scenario di riferimento e i due scenari di progetto di minima 2025 e di massima 2030.

Emerge che rispetto al quadro emissivo dello scenario di riferimento lo scenario di breve periodo 2025 comporta una riduzione CO<sub>2</sub> di 15.505 tonn/anno. Rispetto all'orizzonte di medio lungo periodo 2030 l'emissione di CO<sub>2</sub> subisce una diminuzione di 21.453 tonn/anno. Ben diversa però risulta la valutazione se si pongono a confronto gli scenari di progetto con lo scenario attuale (scenario 0) ossia lo stato di fatto come vorrebbe una corretta valutazione ambientale. Dalle tabelle illustrate emergerebbe un trend molto diverso. Infatti i consumi di carburante aumentano al 2025, lo scenario 2030 ripristina la situazione praticamente ai livelli attuali ma, con un aumento delle emissioni NO<sub>x</sub>, anche con la messa a punto delle azioni del Piano.

Se raffrontati allo stato attuale i dati non evidenziano quindi un reale quadro migliorativo per l'abbattimento dei consumi di carburante a monte di un Piano che comporta però un importante consumo di suolo per le infrastrutture previste.

La ricerca di soluzioni sostenibili per le varie forme di mobilità ha avuto comunque il pregio di mettere a sistema le grandi proposte programmate e quelle di progetto con delle simulazioni per verificarne la validità. Da questi studi sono emerse delle criticità che in alcune situazioni hanno rivelato la scarsa sostenibilità di alcune invarianti strutturali come ad esempio quelle sospese a livello di Piano Strutturale riguardanti le due gallerie sottomarine, e da quanto è emerso dalle simulazioni anche la Galleria D'Alviano- Mioni in seguito al suo scarso effetto. Da quanto emerge dagli studi e valutazione del PUMS, sarebbe utile che tali invarianti strutturali che si sono rivelate non sostenibili e poco efficienti, siano riconsiderate nella loro attualità a livello di Piano Strutturale.

Con riferimento alla valutazione di incidenza si trasmette il decreto n. 5074 del 14 dicembre 2020, con il quale il piano in oggetto è stato valutato favorevolmente, con alcune prescrizioni, in quanto lo stesso non comporta incidenze negative significative su habitat e specie di interesse comunitario tutelati nei Siti Natura 2000.

Si ricorda che, ai sensi della DGR 1323/2014, il parere motivato della VAS dovrà dare atto degli esiti della valutazione di incidenza, facendo proprie le prescrizioni indicate nel suddetto provvedimento.

Si chiede ai fini del monitoraggio dell'applicazione della VAS previsto dall'art. 7, comma 8, del d.lgs. 152/2006 in capo alle Regioni e al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, l'invio del provvedimento finale di VAS, citando il riferimento pratica in oggetto.

### **CONTRODEDUZIONE 8)**

Si accoglie parzialmente l'osservazione comprendente le conclusioni finali, ricordando che sono stati sviluppati scenari di mobilità alternativi e che ogni intervento è stato opportunamente valutato dal punto di vista trasportistico proprio per evidenziare pregi e difetti di ciascuna opzione. Il PUMS di Trieste è stato accompagnato in tutto il suo percorso pianificatorio dalla costruzione di un rigoroso modello multimodale basato su una dettagliata, e molto ampia, analisi conoscitiva (interviste a domicilio, indagini al cordone, conteggi dei flussi automobilistici, saliti-discesi del TPL urbano, extraurbano e ferroviario, conteggio degli utenti i bici e a piedi).

I valori TARGET sono diretta conseguenza delle azioni di Piano e non possono, né devono assumere, in modo aprioristico, valori assoluti poco realistici e difficilmente perseguibili (tra l'altro la mobilità incide solo per 1/3 sulle emissioni climalteranti). La grande famiglia di indicatori selezionati serve proprio a verificare gli andamenti dei riparti modali (auto, TPL, mobilità attiva), assestando, anche in corso di attuazione del PUMS, le differenti azioni intraprese per una città più sostenibile. Il dato degli scenari di Piano è esclusivamente attribuibile agli interventi di pianificazione, sui quali è stato valutato l'impatto delle azioni mirate ad un aumento della mobilità sostenibile.

Gli interventi di Piano, come specificato in precedenza, sono stati concepiti per ridurre al minimo il consumo di suolo (cerniere di mobilità) e dando priorità allo split-modale derivante da azioni di Piano sostenibili (Biciplan, TPL).

Si faranno proprie le prescrizioni derivanti dal decreto di incidenza ambientale e, per quanto riguarda il monitoraggio, il capitolo 26 (pag.507) della Relazione Generale del PUMS riporta tutti gli indicatori di monitoraggio (in modo da misurare tutte le azioni proposte) aggregati in 10 grandi famiglie e splittati in ben 78 indicatori, a cui si aggiungono gli indicatori di Civitas Portis.

**Esito della controdeduzione: PARZIALMENTE ACCOLTA**