

Prot. N. 0539338 / P / GEN
dd. 21/09/2023

AMM: r_friuve
AOO: grfv

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

SVA/SIC/879

Al Comune di Trieste
c.a. Dott. Arch. Eddi Dalla Betta
comune.trieste@certgov.fvg.it

e. p.c.

Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo
sostenibile
Servizio autorizzazioni per la prevenzione dall'inquinamento
Servizio transizione energetica
ambiente@certregione.fvg.it

Direzione centrale infrastrutture e territorio
Servizio infrastrutture di trasporto e della mobilita' sostenibile
territorio@certregione.fvg.it

Direzione centrale salute, politiche sociali e disabilita'
Servizio prevenzione, sicurezza alimentare e sanita' pubblica
veterinaria
salute@certregione.fvg.it

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

Arpa FVG
arpa@certregione.fvg.it

Azienda Sanitaria Universitaria Giuliano Isontina
asugi@certsanita.fvg.it

Oggetto: D.Lgs. 152/2006 - DPR 357/1997 - DGR n. 1183 dd. 05.08.22. Valutazione ambientale strategica e valutazione di incidenza della Variante n. 12 al Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) del Comune di Trieste denominata "ACCESSO NORD: MOBILITA' SISTEMATICA E TURISTICA". Conferenza dei servizi istruttoria di cui all'articolo 14 e ss. della L.241/1990 finalizzata ad acquisire elementi istruttori utili per il superamento del divieto ex art. 5, comma 1, lett. m), DM 17/10/2007. **Trasmissione nota conclusiva e comunicazione di riavvio del procedimento di valutazione di incidenza (Livello II)**

Facendo seguito alla seconda seduta della conferenza di servizi istruttoria di cui all'oggetto si comunica quanto segue.

Premesso che:

- con nota ns. prot. 173807 di data 24 marzo 2023 il Comune di Trieste ha informato che, ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. 152/2006, la variante al Piano regolatore generale comunale di livello comunale "Accesso nord: mobilità sistemática e turistica", il Rapporto ambientale comprensivo dello studio di

incidenza e la sintesi non tecnica, sono a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico;

- con nota ns. prot. 207837 di data 7 aprile 2023 il Comune di Trieste, in relazione alla variante al Piano regolatore generale comunale di livello comunale "Accesso nord: mobilità sistemica e turistica", ha chiesto l'attivazione della valutazione di incidenza appropriata di livello II;
- con nota ns. prot. 21707 di data 13 aprile 2023 è stato avviato il procedimento amministrativo per la valutazione di incidenza appropriata (Livello II) della variante in oggetto;
- nell'ambito dell'istruttoria di incidenza di valutazione appropriata (livello II), avviata in data 7 aprile 2023, lo scrivente Servizio, ha rilevato che la variante è finalizzata alla realizzazione di un'opera vietata ai sensi dell'art.5, comma 1, lett. m) del D.M 17 ottobre 2007 e dell'art. 3, comma 2, lett. k bis della L.R. 14/2007 e che la possibilità di realizzare impianti a fune nelle zone ZPS è prevista in via di eccezione nell'art. 1, nell'ultimo capoverso dell'articolo 1 del D.M. 17 ottobre 2007 (GU Serie Generale n.258 del 06-11-2007 nel presente d'ora in poi Decreto), ai sensi del quale *"Per ragioni connesse alla salute dell'uomo e alla sicurezza pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente, si può provvedere all'autorizzazione di interventi o progetti eventualmente in contrasto con i criteri indicati nel presente atto, in ogni caso previa valutazione di incidenza, adottando ogni misura compensativa atta a garantire la coerenza globale della rete Natura 2000"*;
- con nota ns. prot 267224 di data 8 maggio 2023, pertanto, è stato sospeso il procedimento per la valutazione di incidenza appropriata (Livello II) della variante in argomento, ai fini della verifica della sussistenza delle *"ragioni connesse alla salute dell'uomo e alla sicurezza pubblica o relative a conseguenze di primaria importanza per l'ambiente"* richieste dall'ultimo capoverso dell'articolo 1 del Decreto;
- con nota ns. prot. n. 273485 di data 10 maggio 2023 è stata indetta una conferenza di servizi istruttoria, chiedendo ai Servizi ed Enti competenti ad esprimersi sugli aspetti della salute, della sicurezza e dell'ambiente *"di valutare la congruità della documentazione allegata alla presente e di fornire, sulla base di tutta la documentazione complessivamente disponibile o di eventuali ulteriori elementi a disposizione di codesti Enti e Servizi, ogni utile considerazione riguardo la sussistenza delle "ragioni connesse alla salute dell'uomo e alla sicurezza pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente" necessarie per il superamento del divieto"*;
- in data 22 maggio 2023 si è tenuta la prima seduta della conferenza di servizi istruttoria (di cui al verbale trasmesso agli enti e servizi interessati con nota ns. prot. 321945 di data 1 giugno 2023) a conclusione della quale sono stati richiesti al Comune di Trieste vari approfondimenti;
- con nota ns. prot. n. 317408 di data 30 maggio 2023 la Direzione centrale salute, politiche sociali e disabilità ha comunicato le proprie considerazioni evidenziando che l'intervento può esplicare effetti positivi per la salute umana sotto vari aspetti. In particolare ha evidenziato che *"Abbassare i livelli di inquinamento atmosferico diminuendo l'utilizzo di automobili, in particolare nelle aree urbane, è fondamentale sia per il benessere del pianeta sia per la nostra salute"*.
- con nota ns. prot. n. 329986 di data 6 giugno 2023 A.S.U.G.I. ha comunicato le proprie considerazioni evidenziando in particolare che una riduzione degli inquinanti *"conseguenti alla contrazione del traffico veicolare, potrebbe contribuire alla diminuzione dell'inquinamento atmosferico e, di conseguenza, al miglioramento della salute della popolazione generale"*;
- con nota ns. prot. 348873 di data 15 giugno 2023 il Comune di Trieste ha trasmesso la documentazione integrativa richiesta in sede di prima seduta della conferenza di servizi;
- con nota ns. prot. 353384 di data 16 giugno 2023 è stata indetta la seconda seduta della conferenza di servizi istruttoria al fine di valutare la documentazione integrativa trasmessa dal Comune di Trieste, invitando gli Enti e Servizi competenti sugli aspetti della salute, della sicurezza e dell'ambiente ad *"esplicitare se sussistano o meno, per le materie di competenza e in relazione all'opera a cui è finalizzata la variante in oggetto, "ragioni di salute e sicurezza pubblica" o "conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente" necessarie per il superamento del divieto"*;

- con nota ns. prot. 382533 dd. 30 giugno 2023 il Comitato no ovovia ha trasmesso le proprie osservazioni;
- con nota ns. prot. 383356 dd. 30 giugno 2023 le osservazioni del Comitato sono state trasmesse a tutti i partecipanti la conferenza di servizi;
- con nota ns. prot. n. 387423 dd. 3 luglio 2023, ARPA ha trasmesso *“un documento riportante la tendenza delle emissioni e degli assorbimenti di CO₂ equivalente dal 1990 al 2019 a scala regionale con sovrapposti gli obiettivi previsti dalla legge regionale 17 febbraio 2023, n. 4 art. 1 comma 2 (FVGreen)”*;
- con nota di data 30/6/23, ns. prot. 386551 dd. 3 luglio 2023, Legambiente LIPU WWF hanno evidenziato la mancata pubblicazione della documentazione oggetto della presente conferenza di servizi istruttoria sul sito del Comune di Trieste;
- in data 3 luglio 2023 si è tenuta la seconda seduta della conferenza di servizi istruttoria (di cui al verbale come rettificato e integrato a seguito delle richieste del Servizio biodiversità, di ASUGI e di ARPA e trasmesso da ultimo a tutti gli Enti e Servizi interessati con nota ns. prot. 455918 di data 4 agosto 2023) a conclusione della quale gli Enti e Servizi competenti sugli aspetti della salute, della sicurezza e dell'ambiente hanno comunicato quanto segue:
 - il Direttore Centrale della Direzione infrastrutture e territorio - Servizio infrastrutture di trasporto della mobilità sostenibile ha dato lettura di stralcio del parere di competenza inviato in data 3 luglio (ns. prot. n. 388603 di data 4 luglio 2023) concludendo che *“Dai dati disponibili e dalle elaborazioni svolte è possibile associare una diminuzione del costo sociale degli incidenti in ragione della diminuzione dei flussi di traffico a seguito della realizzazione della cabinovia”*;
 - la delegata del Direttore centrale salute, politiche sociali e disabilità ha confermato quanto già comunicato con nota ns. prot. n. 317408 di data 30 maggio 2023, con la quale è stato evidenziato un miglioramento della salute legato all'intervento. Ha inoltre evidenziato che l'ulteriore documentazione trasmessa dal Comune di Trieste, ha rafforzato quanto già comunicato (in particolare gli allegati 4 e 5). Ha quindi confermato le conclusioni del parere già trasmesso con il quale si è ritenuto che l'intervento possa esplicare effetti positivi per la salute umana;
 - Il delegato del Direttore di ASUGI-Dipartimento di prevenzione S.C. igiene e sanità pubblica, alla luce delle integrazioni documentali prodotte, conferma i contenuti della precedente nota ns. prot. n. 329986 di data 6 giugno 2023 A.S.U.G.I. e precisa che dall'ulteriore documentazione trasmessa dal Comune *“non emergono al momento, evidenze di pericoli per salute derivanti da esposizione a rumore e campi elettromagnetici, che verranno ulteriormente valutati in caso di proseguimento del procedimento”*;
 - Il Direttore del Servizio biodiversità ribadisce quanto già dichiarato nella prima seduta della conferenza di servizi tenutasi in data 22 maggio: *“che in questa fase, la realizzazione del progetto non può che dirsi ai fini della biodiversità, peggiorativa delle condizioni ambientali”*;
 - il Direttore generale di ARPA evidenzia che il documento relativo al *“Rapporto sulla incertezza dei dati”* è stato trasmesso dal Comune di Trieste solo ad ARPA e non a tutti i partecipanti la conferenza di servizi. Conferma che nell'ultimo documento trasmesso dal Comune di Trieste, il calcolo della CO₂ è in linea con la norma tecnica UNI EN ISO 14067:2018 e invita il Comune di Trieste a produrre un documento riassuntivo relativo alla situazione delle emissioni di CO₂ più chiaro e comprensibile anche per i non addetti ai lavori; in particolare dovrebbe essere redatto seguendo punto per punto la norma tecnica UNI EN ISO14067:2018;
- con nota ns. prot. 389568 di data 4 luglio 2023 ARPA ha trasmesso al Servizio valutazioni ambientali la documentazione ricevuta dal Comune di Trieste relativa al *“rapporto sull'incertezza dei dati”* e confermato quanto già dichiarato in conferenza di servizi;

- con nota ns. prot. 456789 di data 7 agosto 2023 il Comune di Trieste ha trasmesso la documentazione richiesta a conclusione della conferenza di servizi tenutasi in data 3 luglio 2023, nello specifico "Studio Carbon Foot Print" redatto dall'ing. Fabio Lamanna; relazione tecnica finale di verifica redatta da Spinlife; controdeduzioni No Ovovia e WWF ;
- con nota ns. prot. 474896 di data 18 agosto 2023 il Servizio valutazioni ambientali ha trasmesso ad Arpa la documentazione integrativa inviata dal Comune di Trieste in data 7 agosto 2023 chiedendo alla stessa *"alla luce del notevole tecnicismo della documentazione inerente il calcolo dell'impronta di carbonio. . . di fornire ogni utile indicazione riguardo all'attinenza a quanto richiesto in sede di conferenza di servizi istruttoria, alla correttezza scientifica delle analisi effettuate e delle relative conclusioni"* ;
- con nota ns. prot. 489447 di data 29 agosto 2023 ARPA rappresenta che *"Il Comune di Trieste ha sottoposto alla valutazione del consulente esperto in materia, individuato nello spin-off dell'Università di Padova (SPINLIFE), il nuovo e unico documento sul calcolo dell'impronta di carbonio, denominato "Studio carbon footprint, emissioni di CO2 in atmosfera, calcolo secondo la norma UNI EN ISO1467:2018", a firma di Fabio Lamanna del 02/08/2023.*

Le conclusioni della SPINLIFE sono che "in generale, il report di studio oggetto della verifica qualitativa, rispetta i requisiti dello standard ISO 14067:2018. Risulta chiaro come lo studio sia affetto da limitazioni dovute allo stato preliminare di progettazione, ciò nonostante, l'approccio utilizzato garantirà il livello di trasparenza tale da sostenere una corretta interpretazione alle parti interessate. Vista la natura dello studio, basato su dati preliminari di progettazione, e visto il divario emissivo tra lo scenario status quo e lo stato di implementazione del progetto cabinovia, si ritiene che i risultati possano essere ragionevoli rispetto alle conclusioni tratte. Le analisi di sensitività ed incertezza contribuiscono alla robustezza dei dati e ad aumentare la ragionevolezza delle conclusioni."

Queste conclusioni sono coerenti con quanto dichiarato dall'Agenzia nella Conferenza dei Servizi Istruttoria del 03/07/2023 (rif. Verbale trasmesso in data 18/08/2023 con prot. N. 0455918/P/GEN e registrato in pari data al protocollo Arpa con numero GEN-GEN-2023-25409-A) e quanto indicato nella nota ARPA GEN-GEN-2023-0021478-P dd 03/07/2023, e cioè che il calcolo dell'impronta di carbonio è in linea con la norma tecnica UNI EN ISO14067:2018".

Dato atto che in relazione alle osservazioni del Comitato no ovovia e del WWF tutte le osservazioni relative alla norma tecnica UNI EN ISO14067:2018 trovano riscontro nella documentazione del comune di Trieste e nel parere di Arpa di data 28 agosto 2023, le restanti non rilevano in questa fase del procedimento.

Considerato, pertanto, procedere al fine di valutare la sussistenza di *"ragioni connesse alla salute dell'uomo e alla sicurezza pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente"* utili al fine di poter riavviare il procedimento di valutazione di incidenza – livello II della correlata variante al PRGC, alla luce dei sopraccitati pareri espressi dalla Direzione centrale salute, politiche sociali e disabilità, da A.S.U.G.I., dalla Direzione infrastrutture e territorio e da ARPA.

Considerato che dalla documentazione presentata dal Comune di Trieste e dai pareri depositati dai soggetti partecipanti alla conferenza di servizi, come sopra declinati, emerge che le ragioni di salute e sicurezza pubblica addotte dal Comune di Trieste, non risultano contestate nel merito dalla Direzione Centrale Salute, da A.S.U.G.I. e dalla Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio, soggetti per legge competenti ad esprimersi sugli aspetti della Salute e della Sicurezza pubblica.

Valutato in particolare che:

- A.S.U.G.I. ha comunicato: *"La telecabina decaposto in programma, se inserita in un progetto di ampio respiro, finalizzato alla capillarizzazione e alla maggiore fruibilità del trasporto pubblico locale, prevedendo anche efficaci interconnessioni con la mobilità lenta, potrà contribuire alla riduzione del traffico e delle relative emissioni, promuovendo, inoltre, stili di vita attivi"*.

- La Direzione Centrale Salute ha comunicato: *"Il progetto in esame costituirà una valida viabilità alternativa per l'accesso nord alla città di Trieste, permetterà spostamenti quotidiani, sia per lavoro che per piacere, più rapidi e agevoli, consentirà di limitare l'utilizzo dell'auto, di camminare più a lungo e di ridurre nel contempo il rischio di essere coinvolti in un incidente stradale"*.
- La Direzione centrale Infrastrutture e Territorio ha comunicato: *"Dai dati disponibili e dalle elaborazioni svolte è possibile associare una diminuzione del costo sociale degli incidenti in ragione della diminuzione dei flussi di traffico a seguito della realizzazione della cabinovia"*.

e che quindi per gli aspetti della Salute e della Sicurezza pubblica emerge che la realizzazione dell'intervento risulta in linea con le raccomandazioni dell'OMS per la riduzione del traffico, sia in termini di miglioramento delle condizioni di salute che di riduzione degli incidenti da traffico. In questo senso tutti gli organi tecnici interpellati condividono la tesi del Comune per cui l'opera da realizzarsi a seguito della variante al PRGC si presenta giustificata da ragioni connesse alla salute e alla sicurezza pubblica.

Preso atto che, altresì, per gli aspetti relativi alle conseguenze di primaria importanza dell'ambiente, le conclusioni cui giunge il Comune di Trieste e riassunte nel documento "Studio Carbon Foot Print" (redatto dall'ing. Fabio Lamanna e trasmesso dal comune di Trieste con la sopraccitata nota ns. prot. 456789 di data 7 agosto 2023) circa la riduzione delle emissioni di CO₂ legate alla realizzazione dell'opera risultano non contestate nel merito dai competenti Servizi della Direzione Centrale Difesa dell'Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile e da ARPA.

Considerato che ARPA ha inoltre confermato che *"il calcolo dell'impronta di carbonio è in linea con la norma tecnica UNI EN ISO14067:2018"*.

Considerato che per gli aspetti delle emissioni di CO₂, con nota ns. prot. n. 387423 dd. 3 luglio 2023, ARPA ha trasmesso *"un documento riportante la tendenza delle emissioni e degli assorbimenti di CO₂ equivalente dal 1990 al 2019 a scala regionale con sovrapposti gli obiettivi previsti dalla legge regionale 17 febbraio 2023, n. 4 art. 1 comma 2 (FVGreen)"*; da detta nota emerge che già attualmente la previsione di riduzione attesa non sia in linea con i dati reali, con la conseguente necessità di incrementare la riduzione della produzione di CO₂. Sempre da detta nota emerge che a livello regionale dal valore rilevato del 2019 al valore target del 2030, il *"macrosettore 7 (trasporto su strada) dovrebbe ridurre di un valore attorno al 30% rispetto a quanto ha emesso nel 2019. Questa quantità corrisponde ad un valore di poco inferiore a 800 kt di CO₂e_q (nda 800.000 tonnellate di CO₂)"*.

Ricordato, peraltro, che la riduzione delle emissioni di CO₂ è per la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia di primaria importanza per l'ambiente tant'è che con Legge Regionale 17 febbraio 2023 n. 4 (FVGreen- Disposizioni per lo sviluppo sostenibile e la transizione ecologica del Friuli Venezia Giulia) è stato disposto all'articolo 1, comma 2, che: *"2. La Regione si impegna a conseguire l'obiettivo di lungo termine di emissioni di gas a effetto serra nette uguali a zero entro il 2045 e a una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, pari almeno all'obiettivo nazionale assegnato dall'Unione europea, entro il 2030"*. In parallelo con la Delibera di Giunta regionale n. 299 di data 17 febbraio 2023 (DLGS 152/2006, art. 34. Strategia regionale per lo sviluppo sostenibile. Approvazione), la Giunta ha individuato la riduzione delle emissioni di CO₂ quale indicatore di sostenibilità.

Preso atto che la riduzione della CO₂ deve considerarsi di primaria importanza per l'ambiente così come emerge nella richiamata Legge regionale n. 4/2023 e nelle scelte della Giunta Regionale (delibera n. 299/2023).

Considerato che ARPA ha confermato che *"il calcolo dell'impronta di carbonio è in linea con la norma tecnica UNI EN ISO14067:2018"* e che quindi ha condiviso le conclusioni cui giunge il Comune circa la corretta quantificazione delle riduzioni di emissioni di CO₂ stimate, con un valore atteso di 3827 Tonnellate/anno di riduzione (valore minimo 3094, massimo quasi 6000).

Preso atto che alla luce del documento di ARPA sopra citato riguardo la tendenza delle emissioni e degli assorbimenti di CO₂ (ns. prot. n. 387423 dd. 3 luglio 2023):

- il trasporto su strada a livello regionale produce secondo i dati disponibili al 2019, emissioni di CO2 per un totale di circa 2.400.000 Tonnellate anno;
- dal valore rilevato nel 2019 al valore target del 2030, in 11 anni, a livello regionale si dovrebbe ridurre di 800.000 tonnellate la produzione di CO2, corrispondenti quindi ad una riduzione di 72.000 tonnellate/anno di CO2.

Considerato che i valori di riduzione delle emissioni di CO2 proposti dal Comune e condivisi da ARPA, ammontano, rispetto ai dati disponibili, nel dato atteso a 3827 tonnellate/anno di CO2, valore corrispondente a livello regionale al 5,3% della riduzione annua da attuarsi nel settore del trasporto su strada (72.000 tonnellate).

Preso atto che le emissioni da autoveicoli nel Comune di Trieste rilevate nel 2019 ammontano a 291.278 Tonnellate/anno di CO2 (fonte INEMAR 2019, rinvenibile sul sito istituzionale di ARPA).

Ritenuto pertanto che:

- riproducendo lo stesso calcolo effettuato a livello regionale a scala comunale, l'obiettivo di riduzione del 30% delle emissioni di CO2 dal valore rilevato nel 2019 al valore target al 2030, corrisponde ad una riduzione di 87.383 tonnellate in 11 anni ovvero una riduzione annua di 7.943,9 tonnellate di CO2;
- a livello comunale i valori di riduzione delle emissioni di CO2 proposti dal Comune e condivisi da ARPA, ammontanti, rispetto ai dati disponibili, nel dato atteso a 3827 tonnellate/anno, corrispondono a livello comunale al 48,3 % della riduzione annua da attuarsi nel settore del trasporto su strada;

Valutato che tra le ragioni relative *"a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente"* rientra la riduzione della CO2 si condivide la tesi del Comune per cui l'opera da realizzarsi a seguito della variante al PRGC si presenta giustificata anche da ragioni relative "a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente", nello specifico dalle riduzioni di emissioni di CO2 come stimate da Comune di Trieste e confermate da ARPA.

Tutto ciò considerato e sulla base di quanto acquisito dagli Enti e Servizi competenti alla tutela della Salute, della Sicurezza pubblica e dell'Ambiente, in relazione all'opera o intervento proposto dal Comune di Trieste, si ritengono ravvisabili le *"ragioni connesse alla salute dell'uomo e alla sicurezza pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente"* richieste dall'ultimo capoverso dell'articolo 1 del Decreto, utili per consentire di riavviare il procedimento di valutazione appropriata- livello II- della correlata variante al PRGC, sospeso con la sopraccitata nota ns. prot 267224 di data 8 maggio 2023 e che si intende riavviato con la presente nota.

Tutta la documentazione citata nel presente atto è pubblicata nella sezione dedicata del sito istituzionale ed è scaricabile al seguente link:

<https://lexview-int.regione.fvg.it/serviziovia/dettaglio.asp?IDDOM=36726&SubFolder=>

Distinti saluti

IL DIRETTORE AD INTERIM DEL
SERVIZIO VALUTAZIONI AMBIENTALI
(CELLA)

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