



Ministero della Transizione Ecologica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Sottocommissione VIA

Parere n. 259 del 28 maggio 2021

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>Nuova strada di collegamento tra S.S. 202 "Triestina" ex GVT e il nuovo Polo Ospedaliero di Cattinara-Burlo</p> <p>ID_VIP 5490</p>
Proponente:	<p>Comune di Trieste</p>

La Sottocommissione VIA

Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante *Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante *Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;
- la Deliberazione della Giunta Regionale n.1699 del 13 novembre 2020 di designazione dell’ing. Daniele Tirelli, quale rappresentante regionale nella Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS;

Ricordata la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il d.lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal d.lgs. 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
 - o l’art. 5, recante ‘definizioni’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “si intende per” m) Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto”: “La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto” ;

- l'art. 19, recante 'Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA', e in particolare il comma 5, secondo cui "L'autorità competente, sulla base dei criteri di cui all'Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi" (comma 5);
- gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante "Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19" e V, recante "Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19";
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante "Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116";
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante "*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*";
- le Linee Guida "*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening*" (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida "*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*";
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;

DATO ATTO che:

- il Comune di Trieste con nota prot.n.129551 del 03/08/2020, ha presentato domanda per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativamente al progetto "*Nuova strada di collegamento tra S.S. 202 "Triestina" ex GVT e il nuovo Polo Ospedaliero di Cattinara-Burlo*", da realizzarsi nel Comune di Trieste, Provincia di Trieste;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con prot. MATTM/63945 in data 12/08/2020;
- la domanda è stata successivamente perfezionata con nota del 23/09/2020, acquisita con prot. MATTM/77280 del 02/10/2020 e con nota prot. 30688 del 15/12/2020, acquisita con prot. MATTM/110424 del 30/12/2020,
- la Divisione con nota prot. MATTM/1510 del 10/01/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot. CTVA/72 in data 11/01/2021 ha comunicato la procedibilità della domanda;
- ai sensi dell'art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell'autorità competente;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Divisione, con nota prot. MATTM/1510 del 10/01/2021, ha comunicato alle Amministrazioni ed agli enti territoriali

potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione;

CONSIDERATO che:

- la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste nei seguenti elaborati:
 - o Elaborato "Progetto di fattibilità tecnica ed economica della nuova strada di collegamento tra la S.S. 2020 "Triestina" ex GVT e il nuovo polo ospedaliero di Cattinara – Burlo. Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. – Relazione”;
 - o Elaborati di progetto;
- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nella categoria di modifica o estensione dei progetti elencati nell'allegato II bis della parte seconda del D.Lgs. n.104/2017 che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi;
- in data 05/06/2019 è stata richiesta una fase di valutazione preliminare per individuare l'eventuale procedura da avviare per le modifiche o le estensioni dei progetti elencati negli allegati II, II-bis (art.6, comma 9 del D.Lgs.152/2006) conclusasi con nota prot. MATTM/17471 del 08/07/2019; nelle conclusioni dell'istruttoria viene riportato quanto segue:

“Alla luce di quanto sopra riportato, esaminata la lista di controllo e la documentazione fornita dal Proponente, considerato l'ambito territoriale in cui si inserisce l'intervento e viste le caratteristiche progettuali dello svincolo proposto e delle opere ad esso connesse, per quanto attiene agli aspetti ambientali, con particolare riferimento agli impatti acustico ed atmosferico, sul paesaggio ed all'uso delle risorse naturali in un ambito densamente urbanizzato, nonché la non determinazione delle quantità di materiali di scavo prodotte e le relative destinazioni, si ritiene che il progetto relativo alla “Nuova strada di collegamento tra la S.S. 202 Triestina ex Grande Viabilità Triestina (GVT) e il nuovo Polo Ospedaliero di Cattinara-Burlo”, oggetto dell'istanza di valutazione preliminare presentata dal Comune di Trieste, possa causare potenziali impatti ambientali significativi e negativi per i quali si rende necessario lo svolgimento di una adeguata valutazione ambientale attraverso, quantomeno, la procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

Si ritiene, pertanto, che il soggetto proponente dovrà provvedere a presentare allo scrivente Ministero l'istanza secondo le modalità indicate dal citato art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., corredata dalla documentazione progettuale e degli atti amministrativi comprensivi della quietanza di avvenuto pagamento degli oneri istruttori di cui all'art. 33 del sopra citato decreto legislativo.”;
- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nella categoria di modifica o estensione dei progetti elencati nell'allegato II della parte seconda del D.Lgs. n.104/2017;

EVIDENZIATO che:

Motivazioni dell'intervento

Il progetto si propone di migliorare e mettere in sicurezza il collegamento con la viabilità esistente, segnatamente con l'arteria principale ANAS costituita dalla Grande Viabilità Triestina (GVT), classificata come "Strada extraurbana secondaria di interesse nazionale", del comprensorio ospedaliero di Cattinara, il quale è in fase di ampliamento/potenziamento in vista della collocazione nel suo ambito del nuovo ospedale pediatrico Burlo Garofolo.

EVIDENZIATO inoltre che:

- la verifica di assoggettabilità a VIA viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili:

RILEVATO che con riferimento alla documentazione presentata:

In ordine alle caratteristiche progettuali

Il **progetto di fattibilità tecnico-economica** presentato dal Proponente riguarda la realizzazione della nuova strada di collegamento tra la SS 202 "Triestina" (GVT: Grande Viabilità Triestina) e il nuovo Polo Ospedaliero di Cattinara-Burlo.

La GVT, definita "*strada extraurbana secondaria di interesse nazionale*", di competenza di Anas S.p.A., è una direttrice stradale che prosegue l'Autostrada A4 Torino-Trieste raccordandola con le diramazioni autostradali verso Lubiana (itinerario europeo E61) e verso Capodistria (raccordo autostradale NSA 326 Lacotisce-Rabuiese), nonché verso le infrastrutture del porto di Trieste. Nel tratto di intervento è caratterizzata dalla presenza di due corsie per senso di marcia con spartitraffico centrale e semibanchina laterale.

Il progetto ricade nel territorio del Comune di Trieste, in area collinare carsica, ai piedi del Colle di Cattinara, sulla cui sommità è situato l'Ospedale omonimo. Ad oggi l'area sottostante al viadotto della GVT, in corrispondenza di via Alpi Giulie, è caratterizzata dalla presenza di un parcheggio e di terreno verde incolto di proprietà demaniale; il versante sud del Colle di Cattinara, compreso in ambito ospedaliero ASUITS (Azienda Sanitaria Universitaria Integrata di Trieste), è caratterizzato dalla presenza di vegetazione con alberature sparse. Parte del progetto, inoltre, insiste sui sedimi esistenti di via Alpi Giulie. La soluzione progettuale presentata è direttamente connessa con il progetto edilizio ASUITS, inerente alla realizzazione del nuovo Ospedale Pediatrico, e con l'ampliamento delle attuali strutture ospedaliere.

L'intervento proposto, come dichiarato dal proponente, è volto ad incrementare il ruolo della GVT a supporto ed alleggerimento della viabilità urbana minore. In particolare il nuovo svincolo, e il relativo collegamento viario con il Polo Ospedaliero, garantiscono un migliore collegamento col Polo stesso, rispetto all'attuale viabilità, riducono in misura rilevante i tempi di percorrenza nell'area urbana migliorando l'accessibilità alle strutture ospedaliere e consentendo, tramite la deviazione di parte del traffico veicolare che oggi insiste su via Fiume, viabilità urbana interzonale di primo livello, la salvaguardia delle aree abitate dal rischio di incidentalità stradale e dall'inquinamento acustico ed atmosferico. Il progetto, inoltre, migliora l'accessibilità del popoloso quartiere di Altura, garantendone la connessione diretta con la viabilità principale e facilita, altresì, il movimento dei mezzi ANAS in fase di manutenzione della GVT, stante la possibilità che essi avranno col nuovo collegamento di utilizzare il nuovo svincolo per effettuare l'inversione di marcia.

Il collegamento in progetto ha origine da un nuovo nodo localizzato sulla GVT in corrispondenza del sovrappasso di via Alpi Giulie (nodo A in Fig.1) e si sovrappone ad un tratto esistente della stessa via Alpi Giulie fino al successivo nodo B, dal quale inizia un nuovo tracciato che si sviluppa sulle pendici del colle di Cattinara fino al nuovo Polo Ospedaliero e al Polo Cardiologico esistente (nodo C in Fig.1).

La via Alpi Giulie è una viabilità locale interzonale di primo livello. Nel suo assetto attuale, la via Alpi Giulie è una strada ad una corsia per senso di marcia, con marciapiedi laterali e percorsa dal trasporto

pubblico collettivo; nel tratto interessato dall'intervento in esame, essa, prima del sottopassaggio della GVT, essa fiancheggia una scuola; dopo il sottopassaggio, la via curva a destra e sale fino al tornante di connessione con via Rio Storto, di accesso al quartiere di Altura.

Come accennato, grazie al nuovo collegamento viario in progetto, sarà possibile duplicare le vie di accesso veicolare all'Ospedale di Cattinara, che attualmente avviene unicamente tramite l'asse urbano di via Fiume. Ulteriore obiettivo della proposta in progetto è quello di ottenere una migliore accessibilità del quartiere di via Alpi Giulie e di facilitare le operazioni di manutenzione della GVT da parte dei mezzi ANAS (es. spazzaneve), che potranno impegnare il nuovo svincolo per effettuare l'inversione di marcia.

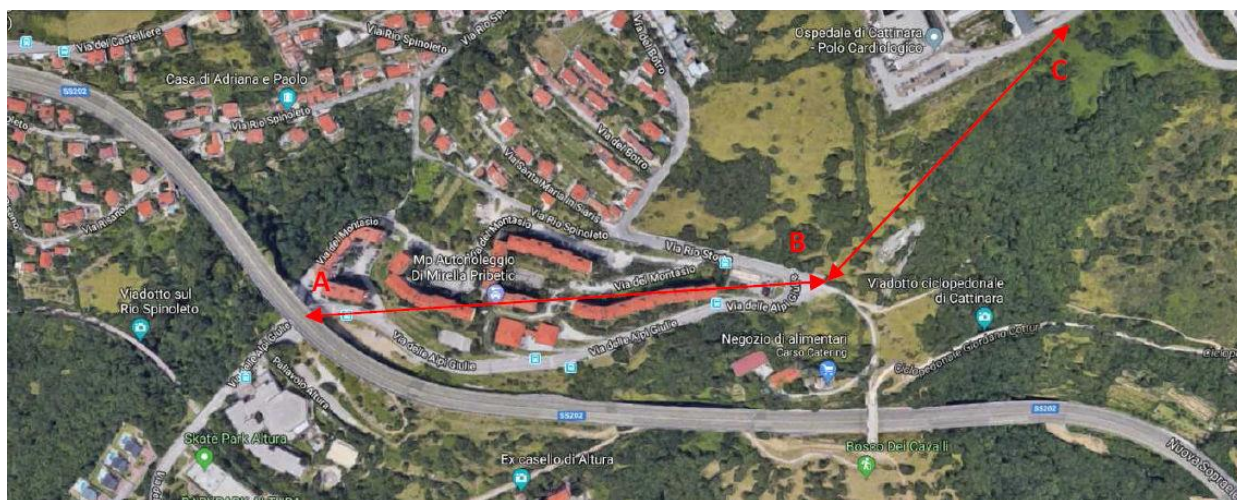


Fig.1 - Ortofoto dell'area di intervento con lo schema del nuovo collegamento previsto

Il tratto di GVT oggetto di intervento (Figg.2 e 3) è caratterizzato da un rilevato, preceduto e seguito da due viadotti; il primo viadotto sovrappassa via Alpi Giulie ed un'area destinata a parcheggio e parzialmente a deposito di materiali edili del Comune di Trieste.

Dal punto di vista orografico ed altimetrico, via Alpi Giulie presenta una pendenza massima del 5,5% circa, passando da quota 157,5 m s.l.m. sotto il viadotto della GVT a una quota media di circa 188,00 m s.l.m. in corrispondenza del tornante di connessione con la via Rio Storto, con un dislivello pari a 30,5 m su uno sviluppo del tracciato lungo circa 800 m.

Il futuro tracciato viario si snoderà sul versante meridionale del colle di Cattinara, in una zona non edificata e parzialmente alberata, limitata a nord dalla viabilità ospedaliera e dalle infrastrutture di parcheggio esistenti, a sud dal percorso ciclo-pedonale, a ovest da via Alpi Giulie e da via Rio Storto e a est dal corso d'acqua denominato rio Storto, che costituisce il naturale compluvio verso sud di una parte significativa del colle di Cattinara.

Dal punto di vista altimetrico, si segnala che dalla quota media di 188,0 m s.l.m. del piano viabile del tornante tra via Alpi Giulie e via Rio Storto si sale a una quota di 232,00 m s.l.m., corrispondente al piazzale antistante il Polo Cardiologico: il dislivello da superare è quindi pari a circa 44 m, cosa che ha richiesto l'adozione di un tracciato caratterizzato da tornanti, in quanto la distanza in linea d'aria tra i punti A e B è pari a soli 400 m.

Il collegamento tra la nuova opera e la viabilità esistente ha richiesto la previsione di uno svincolo a livelli sfalsati per il collegamento con via Alpi Giulie, con 4 rampe di accesso unidirezionali. Su via Alpi Giulie è prevista la realizzazione di 2 rotonde stradali ("A" e "B") di diametro esterno indicativamente pari a 30 m, mentre il percorso di avvicinamento al comparto ospedaliero a partire dalla rotonda B ha uno sviluppo di circa 1 km ed è costituito da una strada di tipo E, articolata su due corsie di marcia aventi larghezza individuale pari a 3,50 m, con banchina laterale pavimentata di larghezza pari a 0,50 m, con

eventuale marciapiede laterale su un solo lato. La pendenza longitudinale massima è pari al 6% circa e i raggi di curvatura minimi sono pari a 25 m in asse strada; l'andamento planimetrico comprende 2 tornanti, con inserimento finale sulla viabilità già esistente al contorno del Polo Cardiologico dell'Ospedale di Cattinara tramite ulteriore nodo a rotatoria ("C").

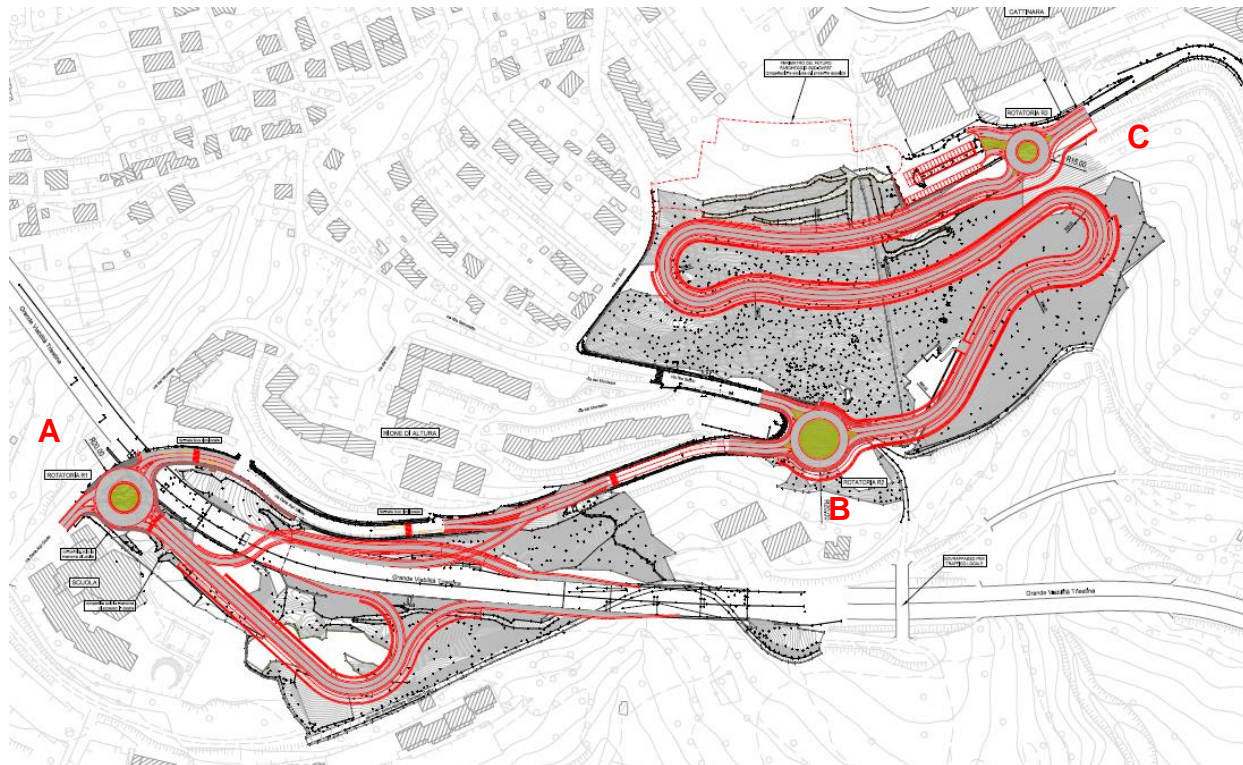


Fig.2 - Proposta progettuale

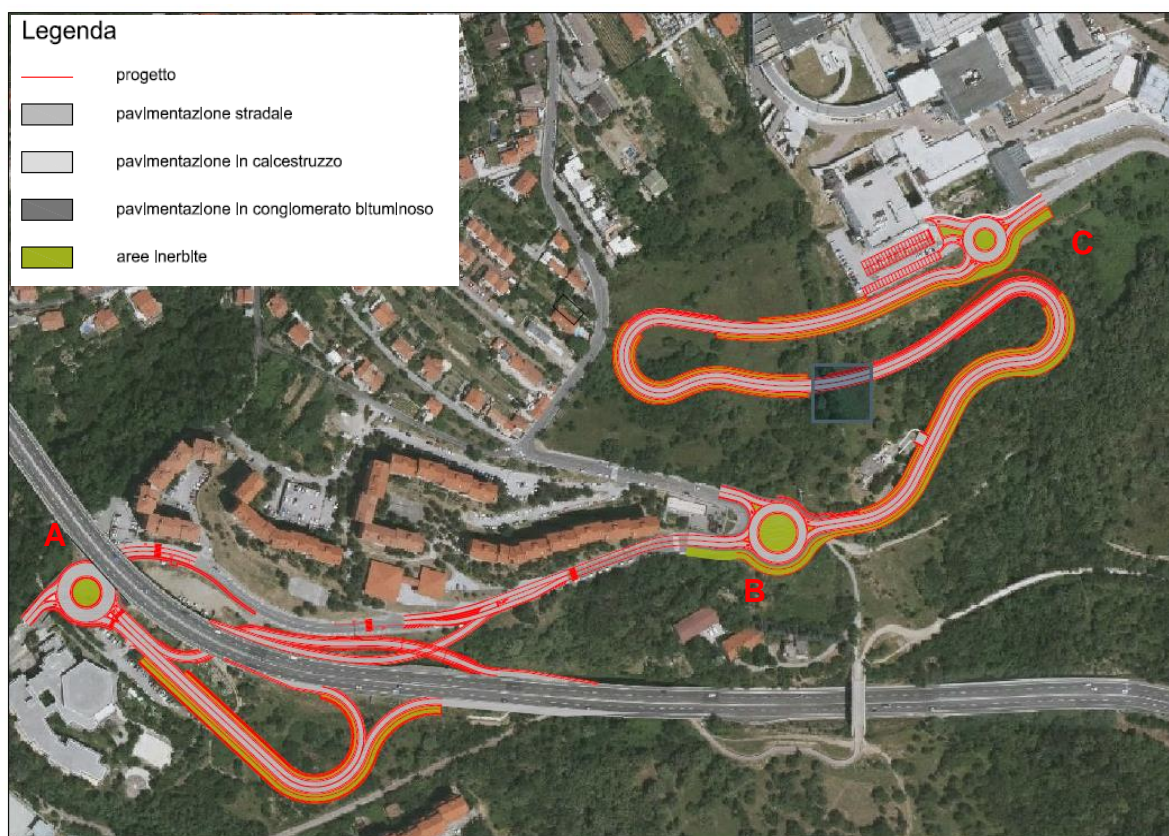


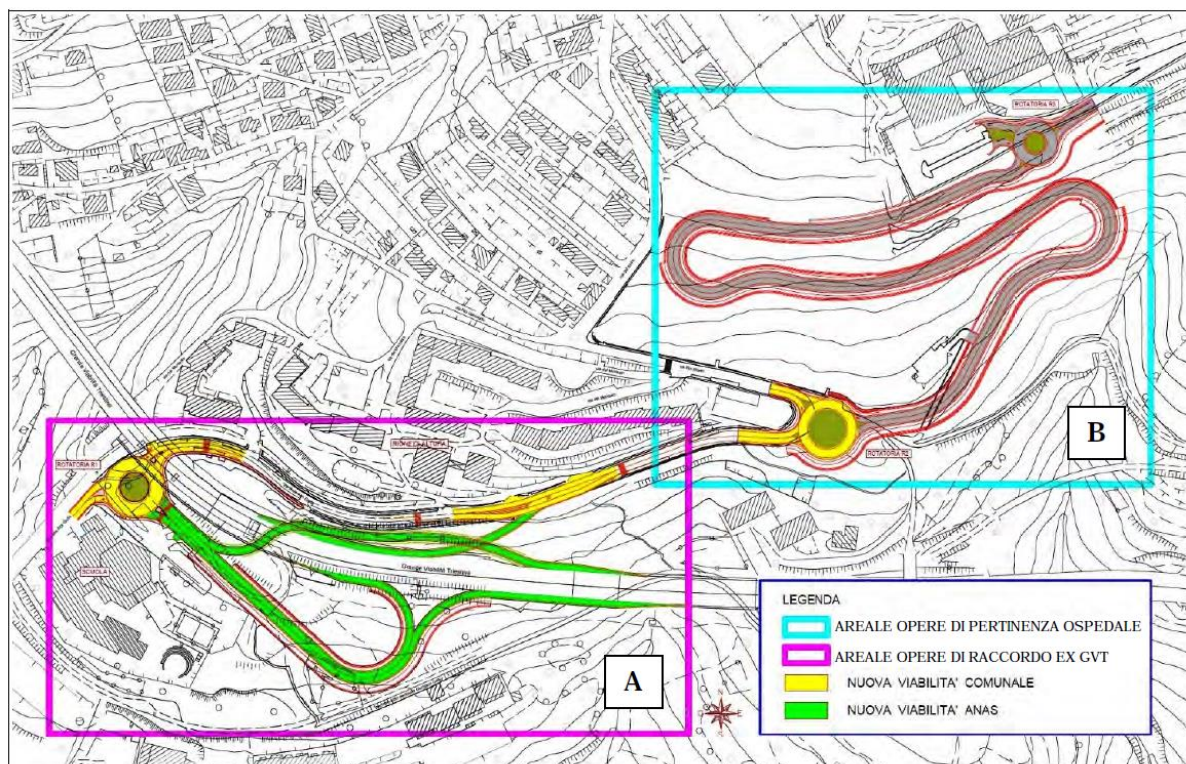
Fig.3 – Ortofoto con inserimento dell'intervento in progetto

Da quanto emerge dalla Relazione illustrativa trasmessa dal proponente il progetto “Nuova strada di collegamento tra la S.S. 202 Triestina ex Grande Viabilità Triestina (GVT) e il nuovo Polo Ospedaliero di Cattinara-Burlo” è complessivamente costituito da due “ambiti” fra loro indipendenti (Fig.4).

- il primo ambito (A) è relativo ad una serie di opere costituenti il nuovo svincolo lungo la GVT, comprese anche una nuova rotatoria di distribuzione e la sistemazione di un tratto di via delle Alpi Giulie;
- il secondo ambito (B) comprende la rotatoria di raccordo su via Alpi Giulie ed il tracciato di risalita verso il comprensorio ospedaliero fino alla piattaforma dei parcheggi esistenti a sud del comprensorio stesso.

Nel progetto è evidenziato che solo per il primo ambito (A) è prevista l'assoggettabilità a VIA, e quindi è oggetto dell'istanza, in quanto si tratta di “strada extraurbana secondaria di interesse nazionale” (Allegato II-bis, punto 2-c, alla parte seconda del D.lgs. 152/2006); il secondo ambito (B) non ricade invece fra le infrastrutture per le quali è richiesta una procedura di VIA o di verifica di assoggettabilità, non ricadendo in tale categoria di opera.

Nel seguito, dove non specificatamente indicato, le valutazioni verteranno sull'intervento oggetto dell'istanza di assoggettabilità a VIA.



Progetto di fattibilità tecnica ed economica - Suddivisione tra l'ambito A - nuovo svincolo lungo la GVT, e l'ambito B - tracciato di risalita del versante di Cattinara. Ns. elaboraz. su tavole Progetto di Fattibilità

Fig.4 – Divisione in ambiti dell'intervento progettuale

La **cantierizzazione** dell'intera opera può essere suddivisa in due lotti: lo svincolo di via Alpi Giulie (di competenza ANAS) e la strada di accesso alle aree ospedaliere (la quale è al momento di competenza comunale).

Il primo lotto comporta la realizzazione delle rampe di collegamento alla GVT e delle due rotatorie di via Alpi Giulie; nel primo caso deve essere preservato l'esercizio della GVT, operando ai suoi margini (viadotto e rilevato) tramite restringimento delle correnti veicolari ad una sola corsia per senso di marcia (con introduzione di adeguati limiti di velocità); relativamente alle due rotatorie, la funzionalità di via Alpi Giulie viene mantenuta effettuando le lavorazioni per settori ed imponendo deviazioni locali dei flussi di traffico.

Il secondo lotto deve interferire in misura minima con le attività ospedaliere; in prima istanza si ipotizza un avanzamento della strada da valle verso monte, indirizzando su via Alpi Giulie-via Brigata Casale il traffico dei mezzi pesanti per approvvigionamento e smaltimento dei materiali; questo traffico dovrà essere opportunamente regolamentato con riferimento al contenimento della velocità di marcia (p.e. imponendo un limite di velocità di 30 km/h) e della rumorosità (p.e. adoperando mezzi di recente produzione), nonché alla pulitura degli pneumatici ed agli orari di attivazione del cantiere.

La **durata** prevista per l'esecuzione dei lavori è di 15 mesi.

Per quanto riguarda le **terre e rocce da scavo (TRS)**, dall'esame della documentazione presentata si evince che le stesse ammontano a circa 22.000 m³ (limitatamente al tratto A oggetto di assoggettabilità a VIA); di esse è previsto l'utilizzo all'interno dello stesso cantiere, ai sensi dell'art. 185 del D.lgs. 152/2006, per una quantità pari a 17.500 m³, mentre la parte rimanente, pari a 4.500 m³ verrà gestita come rifiuto e avviata a trattamento/smaltimento; al progetto non è allegata caratterizzazione di tali materie, che ne consenta una certa classificazione e identificazione con codice CER.

I materiali provenienti dagli scavi (limi e sabbie) potranno in generale essere riutilizzati in sito come riempimenti dei sostegni verso monte (controripa) e per modellazioni superficiali del terreno, oppure per

la costruzione dei rilevati nel caso di utilizzazione di terre rinforzate e previo mescolamento con idonee quantità di sabbia e ghiaietto; per il Flysch lastriforme (lastre dello spessore di 3-4 cm fratturate) si esclude ogni riutilizzo. La parte in esubero del materiale scavato sarà smaltita in apposita discarica autorizzata.

Il materiale proveniente dallo scotico (della profondità di almeno 60 cm) sarà accumulato entro il perimetro di cantiere (senza compromettere le sue caratteristiche fisiche, chimiche e biologiche) e successivamente reimpiegato per le aree erbose delle rotatorie e per la sistemazione delle scarpate.

Per quanto riguarda i **materiali da demolizioni**, è previsto l'avvio di almeno il 70% in peso dei rifiuti non pericolosi a operazioni di preparazione per il riutilizzo, il recupero od il riciclaggio. In progetto sono indicati alcuni siti a cui avviare i rifiuti per le attività di smaltimento o recupero.

In ordine alla localizzazione del progetto

Il progetto si innesta su due direttrici stradali, la SS 202 (ex GVT - Grande Viabilità Triestina) e via delle Alpi Giulie, strada locale.

La GVT è una direttrice stradale di fondamentale importanza in quanto prosegue la viabilità autostradale A4 proveniente da Torino raccordandola con le diramazioni autostradali verso Lubiana (itinerario europeo E61) e verso Capodistria (raccordo autostradale NSA 326 Lacotisce-Rabuiese), nonché verso le infrastrutture portuali, fungendo così da itinerario obbligatorio per il traffico su gomma pesante generato da queste ultime. La GVT sovrappassa via delle Alpi Giulie, viabilità locale interzonale di primo livello, che collega la SS 15 Rac (via Brigata Casale) con via rio Storto.

L'intervento complessivo interessa aree pubbliche (aree demaniali, comunali e dell'Azienda sanitaria). La soluzione in progetto non è tuttavia conforme al Piano Regolatore Generale del Comune (PRGC) di Trieste, che è in corso di variazione. In progetto viene invece dichiarata la coerenza col piano Generale del Traffico Urbano (PGTU).

Con riferimento alle zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica, il proponente, evidenzia che nell'area di intervento è presente un vincolo paesaggistico, di cui all'art. 142, lett. c) del D.Lgs. 42/2004 (corsi d'acqua); in particolare, lo svincolo A interessa l'ambito di tutela del "Rio Storto" e la rotatoria B quello del "Rio Spinoletto" i cui relativi corsi d'acqua, però, non vengono interessati dai lavori.

Con riferimento a "Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)" l'area interessata dall'intervento non ricade, neppure parzialmente, all'interno di tali siti.

Con riferimento ai "Siti contaminati" (Parte Quarta, Titolo V del D.lgs. 152/2006) il proponente segnala la presenza, a circa 3 km, del SIN di Trieste.

Per quanto attiene alla classificazione sismica della Regione Friuli-Venezia Giulia (FVG), ai sensi della O.P.C.M. 3274/2003 e della O.P.C.M. 3519/2006, l'area di intervento è classificata in Zona sismica 3. L'area è altresì, caratterizzata dalla presenza di forti venti, a tale riguardo il proponente dichiara che la progettazione risponde al rispetto del D.M. 17/01/2018 "Norme tecniche per le costruzioni".

Con riferimento alle aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni, il proponente dichiara che, entro le distanze considerate, non vi sono aree che ricadono entro detti Piani.

Il proponente dichiara inoltre che l'area di intervento è sottoposta a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923).

Con riferimento alle aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, etc.) l'area di intervento ricade nella fascia di rispetto osservatori di cui alla Legge Regionale 15/2007.

Infine, nella documentazione presentata dal Proponente si fa riferimento, in applicazione degli artt. 10, 11 e 13 del D.lgs. 152/2006, alla documentazione e agli esiti della richiesta di assoggettabilità a VIA regionale del progetto di "Riqualificazione dell'Ospedale di Cattinara e nuova sede dell'Ospedale pediatrico I.R.C.C.S. Burlo Garofolo" e al relativo decreto n. 1628 del 11/7/2014 della Regione Friuli-Venezia Giulia di non assoggettabilità con condizioni ambientali.

In ordine alle caratteristiche dell'impatto potenziale

Nel seguito sono riportate e analizzate criticamente le principali valutazioni fatte dal Proponente con riguardo alle potenziali forme di impatto conseguenti la realizzazione dell'opera e la fase di cantiere; si farà riferimento a entrambi gli ambiti A e B, stante l'impossibilità oggettiva di poter fare distinzione tra le attività previste all'interno dei due ambiti, i relativi impatti prodotti e i recettori ricadenti al loro interno o in prossimità degli stessi.

ATMOSFERA

Lo studio ha analizzato, attraverso l'utilizzo di un modello di simulazione (MMS CALINE 4), la ricaduta al suolo delle emissioni gassose e delle polveri sottili prodotte a seguito della realizzazione della nuova strada di collegamento tra la SS 202 "Triestina" ex GVT e il nuovo polo ospedaliero di Cattinara-Burlo.

Lo studio previsionale è mirato sia a fare un confronto tra gli scenari dello stato di fatto (*ante operam*) e della fase di esercizio (*post operam*) in termini di concentrazioni degli inquinanti per verificare la sostenibilità dell'opera rispetto alla specifica componente, sia a verificare il rispetto dei limiti di qualità dell'aria con la nuova opera, al fine di individuare eventuali interventi di mitigazione necessari.

Le analisi sono state condotte per i seguenti inquinanti: polveri sottili (PM₁₀ e PM_{2,5}), benzene e ossidi di azoto; per questi ultimi, la valutazione degli esiti del modello previsionale di dispersione degli inquinanti è stata condotta tenendo conto del rapporto NO₂/NO_x.

I risultati ottenuti sono stati confrontati con quanto disposto dal D.Lgs. 155/2010 e s.m.i., che definisce i limiti di qualità dell'aria e di protezione della salute umana.

L'analisi si basa su rilievi e stime previsionali dei flussi di traffico rilevati dal Comune di Trieste e da dati pubblici resi disponibili da ACI, sulla composizione media del parco veicolare attualmente circolante nella provincia interessata. Ciò ha consentito la localizzazione delle fonti di emissione, dei fattori di emissione per ciascuna sorgente e della relativa quantità d'inquinante emesso, ricavati dalle caratteristiche stesse di ogni sorgente emissiva. Sono stati inoltre utilizzati i dati meteorologici dell'area di studio.

Nello studio è stata valutata la ricaduta degli inquinanti atmosferici anche rispetto ai recettori sensibili presenti all'interno del dominio di analisi; in particolare, sono stati valutati come "impatto diretto" e "impatto indiretto" le concentrazioni al suolo degli inquinanti per i seguenti recettori:

- impatto diretto: recettore R1 - Scuola pubblica,
- impatto indiretto: recettore R2 - Ospedale di Cattinara

In linea generale le analisi condotte hanno evidenziato, in corrispondenza dei recettori analizzati, valori, per tutti gli inquinanti considerati, al di sotto dei limiti di normativa per la protezione della salute umana. In particolare, dal confronto tra i due scenari di analisi, si è osservato per i due recettori sensibili un incremento contenuto delle concentrazioni degli inquinanti considerati.

Sono state altresì valutate le potenziali emissioni di polveri (PM₁₀) durante la **fase di cantiere** della nuova viabilità di progetto.

L'analisi è stata condotta seguendo le "Linee Guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali polverulenti", redatte a cura di ARPAT e Provincia di Firenze, con riferimento ai due recettori sensibili analizzati (scuola e ospedale).

Alla luce di quanto analizzato, con la sola bagnatura, seppur si garantisca il 90% di abbattimento delle emissioni di polveri, comunque i valori emissivi di PM₁₀ calcolati risultano superare le soglie definite dalle Linee guida ARPAT.

In conseguenza di ciò, il Proponente giunge alla conclusione che sia necessario prevedere un monitoraggio delle polveri in fase di cantiere in corrispondenza di entrambi i recettori sensibili, al fine di verificare che non vengano superati i limiti di qualità dell'aria. Sarà altresì necessario durante la fase di cantiere l'utilizzo di sistemi di mitigazione quali l'autolavaggio periodico dei mezzi, la frequente bagnatura dei cumuli di materiale e delle viabilità sterrate, specie nei periodi più siccitosi, nonché l'utilizzo di telonati per il trasporto.

INQUINAMENTO ACUSTICO

Nella documentazione presentata dal Proponente è contenuto uno studio previsionale dell'impatto acustico relativo agli scenari dello stato di fatto (*ante operam*) e della fase di esercizio (*post operam*), finalizzato a valutare la sostenibilità dell'opera rispetto alla specifica componente, nonché a verificare il rispetto dei limiti previsti dalla normativa con la nuova opera a regime al fine di individuare, nel caso dei superamenti degli stessi, la predisposizione di eventuali interventi di mitigazione.

Trattandosi di uno studio preliminare e visto il numero elevato di ricettori presenti in alcune aree, sono stati selezionati quelli maggiormente esposti.

Le simulazioni sono state eseguite con l'ausilio del software SOUND PLAN VER. 7.2, considerando l'assorbimento dell'aria e del terreno, per quest'ultimo è stata ipotizzata una superficie acusticamente simile a quella di progetto.

La valutazione del clima acustico dell'area in oggetto è stata condotta per le diverse configurazioni progettuali:

- 1) ante operam
- 2) post operam
- 3) post operam con barriere di mitigazione acustiche installate (di lunghezza e altezza variabile)

Relativamente alla **fase di esercizio**, lo studio previsionale di impatto acustico elaborato conduce alle seguenti conclusioni:

Ambito A: i livelli sonori ottenuti dai calcoli eseguiti hanno evidenziato il superamento del limite di immissione presso la scuola che sorge nelle vicinanze dell'area in cui verrà realizzato il nuovo svicolo della GVT, per cui si renderà necessario un intervento di mitigazione acustica con l'installazione di barriere fonoassorbenti. Gli interventi di mitigazione, come evidenziato nell'analisi, potrebbero comunque non garantire il rispetto del limite assoluto di immissione.

Ambito B: relativamente all'Ospedale Cattinara, visto che tutte le attività ospedaliere vengono svolte esclusivamente all'interno della struttura, con le finestre chiuse, per rispettare i protocolli igienico sanitari previsti, nel calcolo del livello acustico di immissione si deve tenere conto del fono-isolamento offerto dagli elementi di facciata, quali pareti e serramenti che come prescritto dal D.P.C.M. 12/02/1997 per le strutture ospedaliere devono essere di almeno 45 dB. Sulla base di tali considerazioni e precisando che i volumi di traffico previsti sono comunque generati dalla struttura ospedaliera stessa, risulta che i limiti di immissione sia diurno che notturno sono rispettati e che pertanto non si rendano necessari ulteriori interventi.

Relativamente alla **fase di cantiere**, i risultati dello studio previsionale sono:

Ambito A: i livelli sonori ottenuti dai calcoli eseguiti hanno evidenziato il superamento del limite di immissione dell'area di cantiere del nuovo svincolo della ex SS 202 "Triestina" ex GVT;

Ambito B: i livelli sonori ottenuti dai calcoli eseguiti hanno evidenziato il superamento del limite di immissione preso dell'area in cui verrà installato il cantiere in prossimità dell'Ospedale Cattinara.

In entrambi i casi sarà quindi necessaria la richiesta di una deroga comunale da parte dell'impresa esecutrice dei lavori, per lo svolgimento di attività rumorose temporanee. Tuttavia, vista la presenza di ricettori sensibili nei pressi delle aree di cantiere, lo stesso Proponente ritiene opportuna l'adozione, durante l'operatività dello stesso, di opportuni sistemi di mitigazione acustica accompagnati possibilmente da una campagna di monitoraggio strumentale finalizzata alla verifica dell'efficacia dei sistemi stessi.

AMBIENTE IDRICO, INQUINAMENTO DELLE ACQUE, RISCHIO GEOLOGICO E IDROGEOLOGICO

Il sito d'intervento ricade in parte nella fascia di rispetto dei corsi d'acqua. Il sito non ricade nelle aree a rischio individuate nel PAIR - Piano Stralcio Assetto Idrogeologico Regionale, né sono state individuate nel PRGC né nella Relazione geologico-tecnica allegata al Progetto.

Con particolare riferimento alla Carta Corine Habitat 2017 riportata, non vi sono zone umide o riparie o foci di fiumi che possano essere interessate dall'intervento.

Le zone più vicine con queste caratteristiche sono:

- i Laghetti delle Noghère, biotopo regionale,
- il rio Ospò, fiume che nasce a Capodistria (SLO) e sfocia nel Golfo di Trieste - Vallone di Muggia.

Entrambe le zone sono localizzate in Comune di Muggia ad oltre 5 km di distanza. Il settore oggetto della realizzazione delle rampe di accesso alla sopraelevata è costituito dal pendio posto ad est dell'alveo del R. Spinoletto, tra la pista ciclabile (quota 148 m circa) e la via Alpi Giulie (quota 180 m circa), nel rione di Altura a Trieste.

Per i calcoli dello studio di compatibilità idraulica ai fini dell'invarianza idraulica, è stata analizzata una superficie di riferimento pari a 22.321 m², valore ottenuto sommando le aree delle strade asfaltate e quelle dei rilevati. Nell'area indicata con "A" in Fig. 5 sono previsti dei piloni di sostegno delle nuove rampe: la nuova situazione idraulica in questa zona non sarà diversa da quella attuale, in quanto i piloni di sostegno della strada, molto distanziati tra loro, non intralceranno il deflusso delle acque di infiltrazione e quelle del ruscellamento superficiale, che si muovono naturalmente in direzione sud e sud-est verso il rio Marcese seguendo il substrato e la morfologia del versante. Analogamente, nelle due aree poste più ad occidente (contrassegnate dalle lettere "B" e "C" nella Fig. 5) le acque di infiltrazione seguiranno l'andamento del substrato flyschoidale, per deflusso sotterraneo, disperdendosi a valle. Quelle superficiali, invece, scorrendo verso sud, saranno intercettate dalle rampe e captate dalla rete di drenaggio presente al loro piede e, mediante adeguate condotte che sottopasseranno il corpo dei rilevati, smaltite nel versante. Riguardo a questa situazione occorre precisare che, per la differenza di quota,

dall'area "B" le acque dovranno essere convogliate, mediante sottopassi, nel settore "C" prima dello smaltimento finale nel versante.

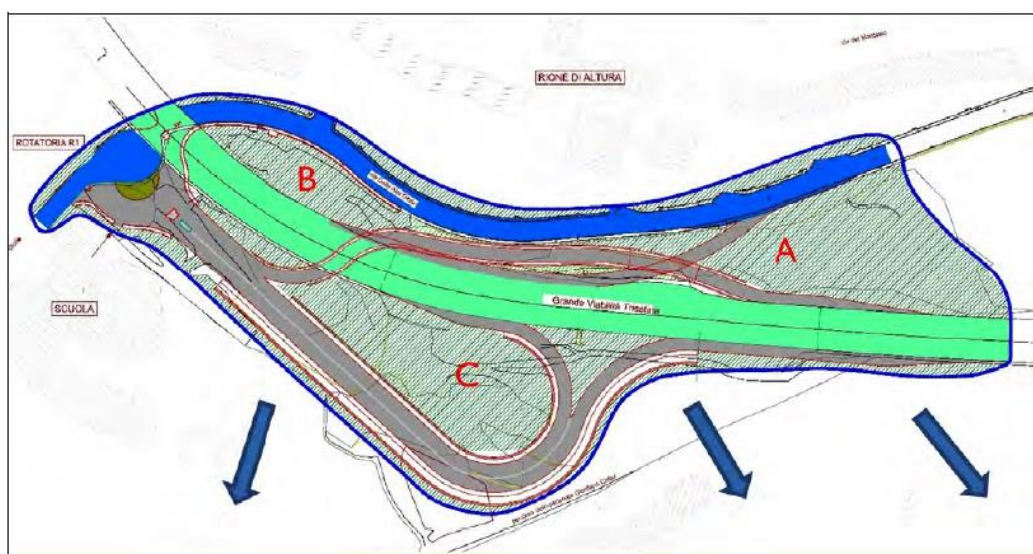


Fig.5 – Analisi della compatibilità idraulica ai fini dell'invarianza idraulica

Per quanto riguarda gli aspetti idrologici va indicato che, a ovest, parallelamente a un tratto della via Alpi Giulie, è presente una profonda incisione, caratterizzata da una forte acclività e da una fitta vegetazione (Fig.6). Si tratta dell'alveo del *rio Spinoletto*, un corso d'acqua a regime torrentizio, che nasce a quota 200 m, a Sud del Colle di Montebello. La sua posizione può ritenersi strategica per ricevere il deflusso delle acque piovane dal settore in esame, in quanto si trova nelle vicinanze della rotatoria R1 (100 m circa) e delle rampe d'accesso alla sopraelevata. Altro aspetto positivo è dato dalla quota dell'alveo dello Spinoletto (125 m circa) sensibilmente più bassa rispetto a quella della sopraelevata (170 m circa) e a quella della rotatoria R1 (160 m circa).

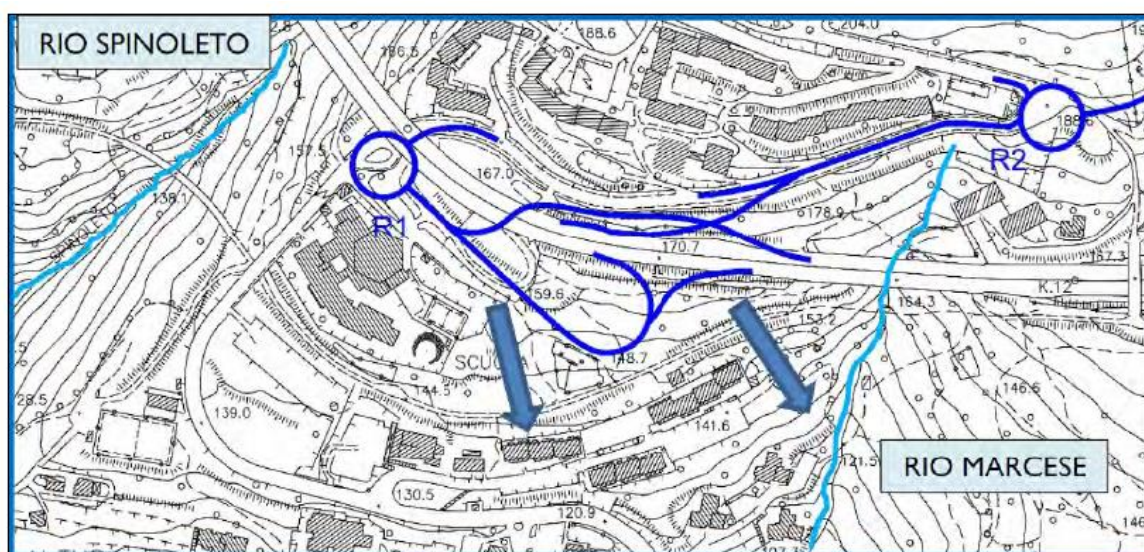


Fig.6 - Morfologia dell'ambito in esame e impluvi dei rii Spinoletto e Marcese. Le frecce indicano il deflusso naturale delle acque

L'altro corso d'acqua è il *rio Marcese*, la cui sorgente (quota 160 m) è ubicata poco più in basso della rotatoria R2: si tratta di un piccolo rio a regime torrentizio di norma asciutto. Per la sua posizione rispetto alle isoipse, costituisce il collettore naturale per il deflusso delle acque piovane specialmente nella parte più orientale del nostro settore. Quindi, come già accennato per il rio Spinoletto, anche questo torrente potrebbe essere facilmente raggiungibile da eventuali opere per il deflusso delle acque di laminazione del nostro ambito.

In base alle segnalazioni del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico regionale (PAIR) l'area degli interventi non è interessata da pericolosità idrologiche o idrauliche.

Per quanto attiene all'idrologia nel territorio in esame, come già riferito si segnala la presenza di 3 corsi d'acqua, da ovest ad est: il rio Spinoletto e il rio Marcese che si possono riferire all'ambito oggetto di Verifica di Assoggettabilità, e il rio Storto che affiora al versante direttamente sotto il polo ospedaliero. Hanno tutti un regime torrentizio con alvei incisi, ma di norma asciutti, che si attivano in occasione di piogge intense e durature. Durante questi eventi, parte delle acque, non intercettate dai rii e dalla rete fognaria comunale, scorrono in superficie dando luogo a fenomeni di ruscellamento superficiale che possono essere talvolta particolarmente abbondanti.

La copertura superficiale è costituita per lo più da riporti in cui prevalgono elementi anche grossolani, commisti ad una abbondante matrice limo-sabbiosa. Pertanto, per la granulometria fine di questi materiali i fenomeni di infiltrazione in questi terreni sono piuttosto limitati.

Per quanto riguarda la situazione idrogeologica, i dati bibliografici e i risultati delle indagini puntuali eseguite hanno messo in evidenza l'assenza di una vera falda, sia al contatto con il substrato, sia in profondità. Tuttavia, in base a misure freatiche nel piezometro installato nel sondaggio in corrispondenza della rotatoria 2 (posta tra le opere relative alla GVT e quelle del tracciato di risalita lungo il versante di Cattinara, si può segnalare la presenza di vene d'acqua in zona, alla profondità media di 7,30 m dal p.c., con un'escursione di 1 m circa.

Oltre a queste considerazioni di carattere generale che riguardano tutto l'ampio territorio posto a sud dell'ospedale, occorre mettere in evidenza le criticità che caratterizzano i citati corsi d'acqua.

Per quanto attiene al rio Storto, questo non è influenzato dalle opere in progetto. Per quanto riguarda il *rio Marcese*, la criticità potrebbe essere costituita dall'insufficienza della suddetta struttura a seguito di un incremento della portata. Infine, per il *rio Spinoletto*, secondo il PRGC sussistono alcune problematiche legate alla forte acclività delle sponde, caratterizzate da locali dissesti geostatici.

Al fine di garantire il rispetto del principio dell'invarianza idraulica, mantenendo altresì la continuità funzionale delle reti idrologiche, sono state in progetto riportate alcune misure generali di mitigazione:

- *smaltimento delle acque nell'impluvio del rio Spinoletto*, la cui favorevole posizione, rispetto al settore in esame, è stata evidenziata in precedenza; anche in base al parere dell'ente gestore (Acegas) l'impluvio ha le caratteristiche appropriate per ricevere i volumi d'acqua provenienti dal settore in esame, mediante un sistema articolato, costituito da una canaletta eventualmente corredata da vasche volano, capaci di ridurre i picchi di portata nei limiti imposti dal gestore;
- utilizzo di *cunette e trincee drenanti*, posizionate alla base delle terre rinforzate dei rilevati può contribuire in maniera significativa allo smaltimento delle acque di ruscellamento in eccesso;
- realizzazione di *pozzetti di infiltrazione* che, affossati e riempiti da ghiaie grossolane (strato filtrante), possono smaltire direttamente le acque provenienti dalle caditoie dei tratti delle rampe, nonché dal tratto sudoccidentale della sopraelevata attualmente a caduta libera.

I sistemi di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche dovranno infine possedere caratteristiche che agevolino e garantiscano le *periodiche operazioni manutentive*. Per queste dovrà essere predisposto un *Piano di manutenzione*, articolato in periodiche operazioni ordinarie e straordinarie, da eseguire sulle strutture di drenaggio.

SUOLO E SOTTOSUOLO

In base ai risultati ottenuti dalle indagini (rilevamento di campagna, prospezioni geognostiche, prove geofisiche, etc.), integrati dai dati della nuova campagna geognostica e di quelli degli studi precedenti, è possibile delineare le caratteristiche geologiche e geotecniche dei terreni presenti lungo il tracciato della nuova strada e le principali problematiche che possono interferire con il progetto, al fine di verificare la compatibilità.

Le opere previste in progetto sono compatibili con le condizioni geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche e sismiche del territorio interessato.

Infine, per quanto riguarda il consumo di suolo, il saldo fra superfici occupate e superfici ripristinate è stimata in progetto pari a 7.500 m², che indica l'impegno dell'opera in termini di consumo di suolo e di riduzione della vegetazione.

VEGETAZIONE, ECOSISTEMI, BIODIVERSITA'

Sia in termini di superfici occupate dalla nuova viabilità e dalle zone adibite a cantiere, che in termini di composizione del soprassuolo, l'opera determina un impatto differente per il sistema ecologico e paesaggistico attualmente presente differente, a seconda che si prenda in considerazione il tratto prossimo a via delle Alpi Giulie e alla GVT o quello a valle del complesso Ospedaliero di Cattinara.

Nel primo caso (Ambito A), oggetto della verifica di assoggettabilità a VIA, la presenza del contesto residenziale e della viabilità ha già determinato una condizione di alterazione delle componenti vegetali che tuttavia a nord del percorso ciclo pedonale e a cavallo della GVT, risulta ancora rappresentata nella cenosi a cespuglieto con alcuni esemplari di quercia di significative dimensioni. Nel caso dell'Ambito B, la copertura della vegetazione arboreo-arbustiva risulta sostanzialmente più densa con la conseguente prevista soppressione di un numero di alberi e arbusti significativi

In sintesi, gli impatti più rilevanti sulla **vegetazione** saranno rappresentati dalla riduzione di:

- vegetazione sinantropico-ruderale,
- copertura arbustiva su prato pascolo,
- possibile abbattimento di n.3 querce, di cui verificare l'effettivo posizionamento in sede di progetto definitivo.

In sintesi, al fine di ridurre l'impatto nei confronti della vegetazione, il progetto della nuova viabilità prevede come *misure di mitigazione*:

- il sostegno delle sezioni stradali attraverso l'impiego di *terre rinforzate e il riutilizzo di terreni di riporto*, in sostituzione dei muri in cls;
- *l'inerbimento e la piantumazione arboreo-arbustiva* di tali opere di sostegno e di altri areali come ad esempio le rotatorie, non dettagliate dal Progetto di fattibilità ma previste;
- in generale, l'impiego delle tecniche di *ingegneria naturalistica*.

Per quanto riguarda le zone forestali in senso stretto, l'area d'intervento non è compresa nei Piani di Gestione Forestale della Regione FVG. Comunque, come già evidenziato dal PRGC e dal PPR, ai margini del sito d'intervento sono segnalate due aree boscate, per la cui eventuale occupazione dovrà essere acquisito il parere dei competenti Uffici regionali in fase di progetto definitivo.

Per quanto riguarda gli **aspetti faunistici**, la significativa presenza, all'interno e in prossimità dell'intera area interessata dal progetto, di edificazioni e delle relative pertinenze infrastrutturali conducono a non ritenere significativi gli eventuali impatti sulla fauna.

Sul territorio giuliano sono attualmente esistenti due siti della rete Natura 2000:

- SIC (ora ZSC) - Sito di Importanza Comunitaria IT3340006 "Carso Triestino e Goriziano";
- ZPS - Zona di Protezione Speciale IT3341002 "Aree carsiche della Venezia Giulia".

La ZPS si estende per 12.190 ha dalla Val Rosandra fino ai laghi di Doberdò e Pietrarossa e all'interno di esso sono presenti numerosi habitat molto eterogenei tra cui zone umide costiere, corsi d'acqua, aree termofile rupestri ed aree interne a clima più continentale; il SIC, che si estende per 9.648 ha, è completamente ricompreso nel perimetro della ZPS ed in massima parte è coincidente con essa.

Ai fini della Valutazione d'Incidenza ecologica è necessario considerare che:

- il sito delle opere in oggetto (svincolo sulla SS 202 ex GVT) dista dalla ZPS IT3341002 "Aree carsiche della Venezia Giulia" comprendente il SIC IT3340006 "Carso Triestino e Goriziano" circa 1,5 km in linea d'aria ed a quota altimetrica inferiore;
- il sito del comprensorio ospedaliero dista dalle stesse zone circa 600 m;
- entrambi i siti sono separati dalle Zone in esame da numerose barriere artificiali, costituite soprattutto da infrastrutture lineari di trasporto.

Per questi motivi nella Valutazione di Incidenza, i cui contenuti sono reperibili in alcuni degli allegati presentati dal proponente anche non direttamente connessi alle opere in progetto (in particolare la documentazione a corredo della richiesta di variante del PRGC), il Proponente ha limitato l'esame dei potenziali impatti in un raggio di circa 1,5 km dall'Ospedale di Cattinara, focalizzando quindi la ricerca a una porzione limitata della ZPS e del SIC e, di conseguenza, solo agli habitat e alle specie potenzialmente presenti nelle zone più vicine all'area.

Vengono quindi di seguito descritti brevemente gli habitat che ricadono in tale area vasta.

Ai fini di una maggiore chiarezza espositiva, si è ritenuto di considerare la sola ZPS quale bersaglio degli impatti potenziali: per i motivi precedentemente esposti, sia la descrizione dello stato di fatto ambientale sia le valutazioni espresse in merito alle potenziali incidenze sono valide tanto per la ZPS quanto per il SIC in essa completamente compreso.

Nel raggio tra 700 e 1.500 m dall'area interessata dal Piano, all'interno del perimetro della ZPS, si assiste allo sviluppo di habitat naturali e seminaturali di tipo meso-termofilo e sub-termofilo, favoriti dalla prevalente esposizione sud-occidentale. Gli habitat presenti nella zona sono rappresentati principalmente dal bosco submesofilo ed afoxerofilo con carpino nero e querce (*Ostryo-Quercetum pubescentis*) e dalla boscaglia carsica dominata da carpino nero a struttura policormica (*Seslerio-Ostryetum carpiniifoliae*), che deriva dalla ceduzione e dalle utilizzazioni selvicolturali dell'ostrio-querceto. Nelle zone più dominanti dell'area, a ridosso del ciglione carsico, su substrato calcareo fortemente drenante, sono anche presenti formazioni forestali a *Pinus nigra* di recente ricolonizzazione, rappresentative dei processi spontanei di rimboschimento a spese della, un tempo più diffusa, landa carsica, ma anche nuclei più maturi di conifere, di origine antropica, introdotti a partire dal secolo scorso, che rappresentano il nucleo di diffusione del pino nero nell'area. Sui versanti esposti a sud sono ancora presenti alcuni lembi di landa carsica appartenenti alla classe fitosociologica dei *Festuco-Brometea*, di cui le associazioni più diffuse sono sicuramente la *Carici humilis-Centaureetum rupestris*, nelle aree mediamente acclivi ed a maggiore rocciosità affiorante, e la *Danthonio alpinae-Scorzoneretum villosae* dei suoli più pianeggianti ed evoluti. Sui versanti rocciosi più acclivi ed esposti alla bora si sviluppa invece l'associazione *Genisto sericeae-Seslerietum juncifoliae*, di tipo primario, la quale con l'aumentare della verticalità viene sostituita da associazioni rupestri della classe dei *Sedo-Scleranthetea*.

Nella parte orientale dell'area interessata, ad ovest dell'abitato di San Giuseppe della Chiusa, si assiste invece allo sviluppo di un *Ostrya-Quercetum pubescentis* più maturo e sviluppato, dovuto alla presenza del substrato marnoso-arenaceo meno arido, che per la maggior parte della provincia di Trieste viene identificato con la formazione del *Flysch*. Tale formazione si estende a sud-ovest della faglia di sovrascorrimento che si incontra all'incirca nel punto della chiusa di San Giuseppe, dove assume approssimativamente una direzione NW-SE. In tale area anche le pinete avventizie acquistano una struttura più matura e sviluppata a causa delle condizioni edafiche più favorevoli.

Per la valutazione della significatività dei possibili impatti si è fatto riferimento a quanto proposto nella guida metodologica "*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites. Methodological guidance on the provisions of Article 6 (3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*", e da quanto esplicitamente richiesto nell'Allegato G del D.P.R. 8 settembre 1997, n.357.

In sintesi, dalle analisi svolte si è concluso che:

- vista la notevole distanza e la posizione del comprensorio ospedaliero rispetto alla ZPS, si ritiene che non vi sia nessun impatto significativo relativamente alle componenti abiotiche (suolo e sottosuolo, componenti atmosferiche, qualità dell'acqua e sistema idrico, etc.).
- per quanto riguarda le componenti biotiche bisogna distinguere tra:
 - *vegetazione*: non essendoci alcuna interazione diretta con la ZPS non vi sarà alcuna eliminazione di specie arboree, arbustive, erbacee tipiche o endemiche all'interno della ZPS;
 - *fauna terrestre*: viste la notevole distanza dalle opere in progetto e le serie di componenti di disturbo già presenti nel territorio compreso tra l'area del comprensorio e la ZPS, non si prevede nessuna alterazione degli habitat in rapporto alle specie della fauna terrestre;
 - *avifauna*: in relazione a questa specifica componente, considerando l'elevata mobilità delle specie e la loro sensibilità al rumore, pur non avendo un'alterazione diretta dell'habitat, si ritiene potenzialmente significativo l'impatto acustico provocato in fase di cantiere;

Infine, per quanto riguarda gli ecosistemi e le connessioni ecologiche, non si prevedono alterazioni degli habitat né delle catene trofiche, non ci saranno immissioni di elementi biotici o abiotici esterni al sistema, né alterazioni della qualità e della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona.

La verifica delle incidenze prodotte sugli elementi abiotici, biotici e sulle connessioni ecologiche ha appurato una potenziale condizione di impatto limitata alla componente dell'avifauna e relativa alle emissioni acustiche in fase di cantiere.

La successiva analisi delle specie effettivamente presenti nell'area vasta del sito e della loro sensibilità ambientale, le simulazioni della diffusione delle emissioni acustiche e infine l'analisi degli ulteriori fattori che concorrono o meno alla diffusione del rumore, hanno condotto a valutare come *non presente o comunque non significativa l'incidenza delle previsioni degli interventi relativi al comprensorio di Cattinara sulla ZPS "Aree carsiche della Venezia Giulia" comprendente il SIC "Carso Triestino e Goriziano"*.

Siccome il sito delle opere in oggetto (svincolo sulla GVT) si colloca ad una distanza dai Siti Natura 2000 superiore a quella dell'Ospedale ed è separato dagli stessi da ulteriori barriere tra cui il complesso ospedaliero stesso, si ritiene che si possa confermare anche per il sito delle opere in progetto la non significatività dell'incidenza ecologica.

Anche il parere emesso nella Verifica di Assoggettabilità a VIA regionale con Decreto n.1628 del 11/08/2014, citato in precedenza, conferma questa valutazione:

PAESAGGIO

Il Progetto in esame ricade in parte:

- in aree sottoposte a vincolo paesaggistico relativo alla fascia di rispetto dei corsi d'acqua;
- marginalmente a due aree boscate.

Per quanto riguarda la fascia di rispetto dei corsi d'acqua, secondo le Norme tecniche di Attuazione del PPR (Piano Paesaggistico Regionale) (art.23), l'intervento ricade tra quelli ammessi, pur con la prescrizione che il tracciato dell'infrastruttura garantisca il minor impatto visivo possibile.

È tuttavia indubbio, anche a parere del Proponente, che le opere previste comportino un impatto sul paesaggio non reversibile e significativo. Ciò è però ritenuto inevitabile, nella misura in cui si voglia raggiungere l'obiettivo di realizzare un secondo accesso al Comprensorio Ospedaliero. Al fine quindi di limitare tale impatto sono state previste in progetto opere mitigative che qui si riassumono:

- terre rinforzate con $H < 3,50$ m: al rinverdimento attuato con idrosemina si propone di aggiungere l'inserimento nuclei di specie tappezzanti.
- terre rinforzate con $H > 3,50$ m: viene proposto di interrompere il piano inclinato formato dalle terre armate ad altezze superiori a 3,50 m, con la formazione di un dente della larghezza indicativa di 1,00 m nel quale inserire sia in piccolo drenaggio per facilitare lo sgrondo delle acque di ruscellamento superficiale, sia della vegetazione arbustiva con specie tipiche dei luoghi.
- fascia arborea al piede: Alla base delle terre armate si prevede la possibilità di inserire dei filari di specie arboree afferenti a Bosco termofilo a carpino nero e roverella (boscaglia carsica) d. Barriere fonoassorbenti vegetate dietro la Scuola, anche con finalità didattiche ("Giardino verticale");
- parcheggi alberati ove previsti.

Sono previste **opere compensative** nell'ambito degli Accordi di Programma del 2007 e del 2009 del Piano Regolatore Particolareggiato del Comprensorio ospedaliero di Cattinara; esse riguardano il recupero di due aree abbandonate o dismesse (Fig.7):

- il Parco Urbano di Montebello: si tratta di un'area ricadente sulla parte sommitale della collina di Montebello, per una superficie di circa 23 ha, di proprietà quasi per intero del Comune di Trieste;
- la riqualificazione dell'ex area di cantiere della GVT: è una grande area di cantiere e logistica, formatasi a seguito dei lavori per la realizzazione della Grande Viabilità Triestina (gallerie di connessione tra Cattinara e Padriciano), con un'estensione di circa 2 ha, sistemata a terrazzamenti e sede di numerosi edifici prefabbricati a servizio del cantiere; nell'area il PRGC vigente prevede la realizzazione di un parco attrezzato e un parcheggio di interscambio.

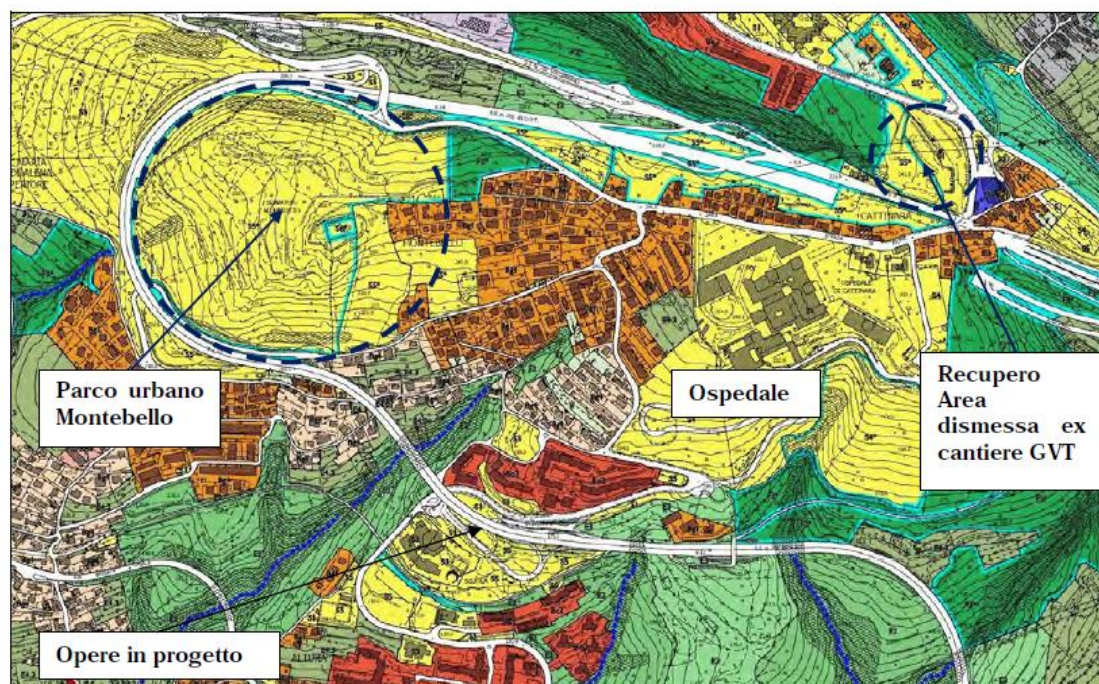


Fig.7 – Corografia con indicazione dei due interventi di compensazione

SALUTE PUBBLICA E ASPETTI SOCIO-ECONOMICI

Gli impatti relativi alla salute pubblica e di natura socio-economica dovuti all'intervento in progetto sono entrambi riconducibili all'intervento sul sistema della mobilità, al fine di dotare un servizio pubblico di importanza regionale riguardante la salute umana di un indispensabile secondo accesso stradale. Tale secondo accesso è stato da tempo pianificato e valutato nelle sue linee generali, attraverso il collegamento con l'arteria principale Anas SS 202 - Grande Viabilità Triestina (GVT), in quanto l'attuale accessibilità è già oggi particolarmente vulnerabile rispetto a fenomeni di congestione ed incidentalità e produce eccessivi livelli inquinanti sugli insediamenti abitativi e i servizi collocati nella zona.

In particolare, aspetti specifici riconducibili alla localizzazione del secondo accesso sono:

- la connessione diretta con la viabilità principale del popoloso rione di Altura, di cui vengono migliorate le condizioni di accessibilità;
- un migliore movimento dei mezzi ANAS in fase di manutenzione della GVT, che potranno utilizzare il nuovo svincolo e le relative rotatorie per effettuare le manovre di ingresso, uscita ed inversione di marcia;
- l'utilizzo di terreni di proprietà comunale o pubblica, circostanza questa che facilita la realizzazione dell'opera, rispetto a soluzioni alternative che richiedano procedure di esproprio di proprietà private, con tempi di esecuzione più certi;
- l'utilizzo generalizzato (tranne un breve tratto lungo la GVT) di strutture di sostegno in terre rinforzate, che consente un maggior risparmio rispetto a soluzioni tutte in viadotto, permettendo inoltre il recupero in loco di gran parte dei materiali scavati con conseguente risparmio sui costi di conferimento in discarica.

TENUTO CONTO delle osservazioni e dei pareri espressi ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.:

- Ministero della Cultura, parere n.prot. 7880 del 10/03/2021 acquisito con prot.n. CTVA/1253 in data 11/03/2021;
- Regione Friuli-Venezia Giulia, parere della Giunta Regionale con delibera n.745 del 14/05/2021, n.prot. 28065 del 17/05/2021, acquisito con prot.n. CTVA/52899 del 18/05/2021;

TENUTO CONTO in particolare che:

- il MIC, tenuto conto di quanto evidenziato dalla Soprintendenza competente per il territorio, ritiene che il progetto *“debba essere assoggettato alla procedura di VIA. Si fa comunque presente che qualora l'intervento non venga assoggettato a procedura di VIA lo stesso dovrà soddisfare le seguenti condizioni finalizzate ad evitare e prevenire i potenziali impatti significativi e negativi al patrimonio culturale e sul paesaggio:*

- in sede di progetto vengano confermate (e poi effettivamente realizzate) le mitigazioni a verde previste nell'allegato denominato “misure mitigazione paesaggistica”;

- richiedere una valutazione dell'incidenza delle nuove opere sull'intervisibilità tra le aree di interesse archeologico V1 Castelliere di Cattinara e V2 Castelliere di Monetbello di cui al PPR, come da premesse;

- richiedere l'integrazione della documentazione di cui all'art.25, comma 1 del D.Lgs.50/2016 s.m.i. Verifica preventiva dell'interesse archeologico”;

- la Giunta della Regione Friuli Venezia Giulia ha deliberato:

“Ai fini dell'espressione del parere del Presidente della Regione di cui all'art. 3 della legge regionale 43/1990, di ritenere che il progetto proposto dal Comune di Trieste “Nuova strada di collegamento tra SS 202 “Triestina ex GVT e il nuovo Polo Ospedaliero di Cattinara – Burlo” in Comune di Trieste possa non essere assoggettato a procedura di Valutazione di impatto ambientale di cui al D. Lgs. 152/2006 con le seguenti condizioni ambientali (omissis):”

Seguono nella Delibera 5 condizioni ambientali che sono riportate integralmente appresso come prescrizioni ambientali del presente parere (con numerazione da 1 a 5), in quanto condivise dalla Commissione.

VALUTATO che:

Con riferimento agli elaborati progettuali:

le soluzioni progettuali descritte negli elaborati presentati dal Proponente ai fini della valutazione dell'assoggettabilità a VIA sono descritte con sufficiente completezza, ai fini di evincere i potenziali impatti che l'opera potrà determinare in fase di cantiere e di esercizio;

Con riferimento alle osservazioni espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.

- Osservazioni avanzate dal MIBACT:

- l'osservazione 1, riguardante gli interventi di mitigazione a verde, è oggetto anche di una delle condizioni ambientali del presente parere (n.5);
 - le osservazioni 2 e 3, riguardanti aspetti relativi agli interessi archeologici delle aree oggetto dell'intervento, non sono di competenza di questa Commissione.
- Osservazioni avanzate dalla Giunta della Regione Friuli Venezia Giulia:
- le 5 condizioni ambientali riportate nella Delibera della Giunta della Regione FVG sono condivise dalla Commissione, per cui sono riportate appresso con eventuali integrazioni, con numerazione da 1 a 5, con aggiunta del MITE come Ente vigilante.

Con riferimento alle caratteristiche e alla localizzazione del progetto, nonché delle caratteristiche dell'impatto potenziale

Il progetto presentato dal Proponente riguarda la realizzazione della nuova strada di collegamento tra la SS 202 "Triestina" (GVT: Grande Viabilità Triestina) e il nuovo Polo Ospedaliero di Cattinara-Burlo.

L'intervento proposto è finalizzato ad incrementare il ruolo della GVT a supporto ed alleggerimento della viabilità urbana minore. In particolare il nuovo svincolo, e il relativo collegamento viario con il Polo Ospedaliero, garantiscono un migliore collegamento col Polo stesso, rispetto all'attuale viabilità, riducono in misura rilevante i tempi di percorrenza nell'area urbana migliorando l'accessibilità alle strutture ospedaliere e consentendo, tramite la deviazione di parte del traffico veicolare che oggi insiste su via Fiume, viabilità urbana interzonale di primo livello, la salvaguardia delle aree abitate dal rischio di incidentalità stradale e dall'inquinamento acustico ed atmosferico.

Il progetto, inoltre, migliora l'accessibilità del popoloso quartiere di Altura garantendone la connessione diretta con la viabilità principale e facilità, altresì, il movimento dei mezzi Anas in fase di manutenzione della GVT, che possono utilizzare il nuovo svincolo per effettuare l'inversione di marcia.

La soluzione proposta presenta alcuni impatti, evidenziati negli stessi elaborati progettuali presentati dal Proponente, con specifico riferimento a:

- a) impatto sull'atmosfera, principalmente derivante dalle attività di cantiere;
- b) impatto acustico nei confronti di alcuni recettori sensibili prossimi all'opera, in fase di cantiere e di esercizio della stessa;
- c) impatto su vegetazione, flora, fauna e biodiversità, derivante dal consumo di suolo necessario per la realizzazione delle opere,
- d) impatto paesaggistico derivante dalla necessità di realizzare un tracciato in rilevato, necessario per il superamento dei dislivelli geodetici tra gli elementi stradali che si vogliono collegare.

Di tali impatti il Proponente presenta alcune misure mitigatrici, da attuare nella fase di cantiere e post operam, nonché due misure compensative, già previste negli Accordi di Programma del 2007 e del 2009 del Piano Regolatore Particolareggiato del Comprensorio ospedaliero di Cattinara.

L'introduzione di tali misure mitigatrici e compensatrici contribuirà all'eliminazione, o quanto meno, alla riduzione di tali forme di impatto. Un quadro di sintesi degli impatti ante e post realizzazione degli interventi di mitigazione e delle altre misure di sostenibilità ambientale proposte in progetto possono rilevarsi dall'esame delle Tabb.1 e 2, ricavate da uno degli elaborati presentati dal Proponente.

Schema sintetico dell'impatto delle previsioni di Variante <u>in assenza</u> di opere di mitigazione e di altre misure di sostenibilità ambientale			
componenti ambientali, del paesaggio e socioeconomiche e riferimento ai capitoli della Relazione	Impatti diretti Ambito A	Impatti indiretti Ambito B	note
cap. 4.1 - Traffico e viabilità	S+	S+	la previsione di Variante migliora le condizioni di viabilità senza aggravare significativamente lo s.d.f.
cap.4.2 - Qualità dell'aria	NS	NS	in fase di esercizio
	S	S	in fase di cantiere
cap. 4.3 - Clima acustico	S	NS	in fase di esercizio
	S	S	in fase di cantiere
cap. 4.4 - Flora fauna e biodiversità	S	S	-
cap. 4.5 - Suolo sottosuolo e acque	S	S	-
cap. 4.6 - Paesaggio	S	S	-
cap.4.7 - Aspetti socioeconomici	S+	S+	-
cap. 4.9 - Siti Natura 2000	NS	NS	-

Legenda	NS	impatto non significativo o assente
	S	impatto significativo
	S+	impatto positivo significativo

Tab.1 – Sintesi dei potenziali impatti in assenza di opere di mitigazione e di altre misure di sostenibilità ambientale

Schema sintetico dell'impatto delle previsioni di Variante <u>comprensivo</u> delle opere di mitigazione e delle altre misure di sostenibilità ambientale previste			
componenti ambientali, del paesaggio e socioeconomiche e riferimento ai capitoli della Relazione	Impatti diretti Ambito A	Impatti indiretti Ambito B	note e misure di mitigazione e monitoraggio
cap. 4.1 - Traffico e viabilità	S+	S+	la previsione di Variante migliora le condizioni di viabilità
cap.4.2 - Qualità dell'aria	NS	NS	in fase di esercizio
	SM	SM	in fase di cantiere, monitoraggio delle polveri in corrispondenza dei recettori sensibili, necessario inoltre l'utilizzo di sistemi di mitigazione quali l'autolavaggio dei mezzi, la bagnatura dei cumuli di materiale e delle viabilità sterrate, l'utilizzo di telonati per il trasporto.
cap. 4.3 - Clima acustico	NSM	NS	in fase di esercizio, l'installazione di barriere fonoassorbenti comporterà un miglioramento di circa 10 dB del clima acustico attuale
	SM	SM	in fase di cantiere, adozione di sistemi di mitigazione acustica accompagnati da una campagna di monitoraggio finalizzata alla verifica dell'efficacia degli stessi.
cap. 4.5 - Suolo sottosuolo e acque	NSM	NSM	prescrizioni relative a Sismicità, Geomorfologia, Idrologia, Geostatica
cap. 4.4 - Flora fauna e biodiversità	SM	SM	l'impatto è mitigato dalle misure sulla vegetazione e la fauna
cap. 4.6 - Paesaggio	SM	SM	l'impatto è mitigato dalle misure di mitigazione sulla vegetazione
cap. 4.7- Aspetti socioeconomici	S+	S+	-
cap.4.8 - Misure di compensazione territoriale previste dal PRPC - Piano Regolatore Particolareggiato del comprensorio ospedaliero	S+	S+	-
cap. 4.9 - Siti Natura 2000	NS	NS	-

Legenda	NS	impatto non significativo o assente
	NSM	impatto non significativo una volta applicate le misure di mitigazione
	SM	impatto significativo mitigato dalle misure previste
	S+	impatto positivo significativo

Tab.2 – Sintesi dei potenziali impatti in presenza di opere di mitigazione e di altre misure di sostenibilità ambientale

La probabilità della permanenza di impatti residui anche a valle della realizzazione delle misure mitigatrici e l'incertezza legata ai risultati dell'applicazione di alcune di esse (p.e. le barriere di contenimento dell'impatto acustico) inducono lo stesso Proponente a richiamare l'opportunità di eseguire attività di monitoraggio dei comparti ambientali interessati da tali impatti, in conformità peraltro con quanto già prescritto dalla Regione FVG nel Decreto n.1628 del 11/08/2014 di non assoggettabilità a VIA regionale del progetto di riqualificazione dell'Ospedale di Cettinara e di realizzazione della nuova sede dell'ospedale pediatrico I.R.C.C.S. Burlo Garofolo, la cui realizzazione comporta forme di impatto simili a quelle relative all'intervento in esame, per la contiguità delle aree interessate (di intervento e vasta) e per la similitudine delle tipologie degli interventi progettuali da realizzare.

Infine, la documentazione presentata trascura taluni approfondimenti, quali quelli relativi alla verifica idraulica dei manufatti in progetto e alla destinazione e caratterizzazione di materie di scavo e di demolizione, che vanno meglio definite nelle fasi progettuali successive.

DATO ATTO che :

- l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, per corroborare la scelta minimalista effettuata (Cons. St. 5379/2020);
- che dette prescrizioni non rappresentano un rinvio a livello di progettazione esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di sorveglianza ambientale, da effettuarsi anche prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio, in quanto circoscritte a: atti procedurali (quali provvedimenti che dispongono la trasmissione di documentazione tra Enti ed Amministrazioni interessate alla realizzazione dell'opera); mitigazioni e raccomandazioni cantieristiche utili anche al proponente in quanto assenti al livello progettuale sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VIA; monitoraggi (prescrizioni che impongono il controllo dello stato in cui si trova l'ambiente rispetto alla situazione "ante opera").

Tutto ciò accertato e valutato, in base alle risultanze dell'istruttoria,

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,

Sottocommissione VIA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

che il progetto di "Nuova strada di collegamento tra S.S. 202 "Triestina" ex GVT e il nuovo Polo Ospedaliero di Cattinara-Burlo", non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. con le seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale	1
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase precedente la progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Piano di Monitoraggio Ambientale – Rumore – Atmosfera

Oggetto della prescrizione	La documentazione di progetto dovrà contenere opportuno Piano di Monitoraggio Ambientale, condiviso con l'ARPA FVG, che contempli almeno la componente atmosferica, con particolare attenzione alle polveri sottili e agli eventuali inquinanti connessi all'usura di parti dell'opera stessa (es. nanoparticelle di metalli), ed acustica, al fine di verificare l'efficacia delle opere di mitigazione. Tale Piano di Monitoraggio dovrà riguardare sia la fase di cantiere che quella di esercizio delle opere in progetto e prevedere, già da subito, le azioni da porre in atto per garantire il rispetto dei limiti normativi e la mitigazione di impatti ambientali non preventivati per entrambe le fasi.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase precedente la progettazione esecutiva
Ente vigilante	MITE -
Enti coinvolti	ARPA FVG – Direzione Centrale salute, politiche sociali e disabilità - Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

Condizione ambientale	2
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase precedente la progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Rumore
Oggetto della prescrizione	Il proponente, in fase di progettazione definitiva dovrà prevedere di implementare e/o sostituire le barriere acustiche già esistenti lungo il lato Nord della GVT nel tratto che interessa i ricettori già considerati, ipotizzando l'installazione di manufatti più performanti, possibilmente idonei a garantire una migliore protezione acustica anche dei piani più elevati dei ricettori esposti in futuro al contributo sonoro dovuto al traffico lungo la GVT, comprensivo dei transiti lungo il realizzando svincolo, come pure all'incremento dei flussi veicolari lungo via Alpi Giulie, una volta completato il progetto in esame.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase precedente la progettazione esecutiva
Ente vigilante	Regione Friuli Venezia Giulia
Enti coinvolti	MITE – ARPA FVG

Condizione ambientale	3
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Rumore
Oggetto della prescrizione	A tutela del ricettore scolastico R1, la documentazione di progetto dovrà prevedere di adottare, laddove possibile, soluzioni tecniche di mitigazione dell'impatto acustico ancora più spinte come, ad esempio, la stesa di asfalto fonoassorbente e l'inserimento di ulteriori e più efficaci interventi di mitigazione anche nei pressi della realizzanda rotatoria di innesto su via Alpi Giulie, ovvero lungo il primo tratto della stessa proveniente da sud. Nel tratto di svincolo e della rotatoria prospiciente l'edificio scolastico, la mitigazione acustica venga realizzata con la soluzione di barriere vegetate.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase precedente la progettazione esecutiva
Ente vigilante	MITE
Enti coinvolti	Regione Friuli Venezia Giulia - ARPA FVG

Condizione ambientale	4
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Ambiente idrico
Oggetto della prescrizione	Relativamente al tratto di nuova strada sulle pendici meridionali del colle di Cattinara, la documentazione di progetto dovrà tener conto dell'aumento delle portate scaricate nel corpo idrico del rio Storto, generate dall'afflusso meteorico, e dovrà prevedere i dispositivi necessari, concordati con il gestore, che consentano lo scarico ed il transito delle acque nel tratto intubato del rio, in zona di Borgo San Sergio, garantendo la funzionalità del sistema fognario.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase precedente la progettazione esecutiva
Ente vigilante	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Enti coinvolti	MITE -

Condizione ambientale	5
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Flora, fauna, vegetazione
Oggetto della prescrizione	La documentazione di progetto dovrà prevedere opportuno progetto di ripristino, relativo a tutte le aree interessate dal cantiere, che comprendano e confermino anche gli interventi di mitigazione a verde previsti nel Progetto di fattibilità tecnica ed economica, corredato da relativa relazione forestale. In detta relazione dovranno essere riportate modalità di ripristino, fasi di realizzazione, specie e tipi di materiale vivaistico da utilizzare, cure colturali post-impianto e modalità di scotico e conservazione del terreno. Inoltre, il proponente dovrà redigere un Piano di monitoraggio delle sistemazioni a verde previste in progetto comprendente verifiche a cadenza annuale per durata minima di anni 3. Tale progetto dovrà escludere l'utilizzo di specie vegetali alloctone, o comunque estranee al contesto floristico e vegetazionale. Gli interventi di manutenzione, ripristino delle fallanze o di sistemazione del suolo a seguito di processi erosivi o franosi, dovranno protrarsi per il periodo di tre anni successivi all'ultimo impianto/semina effettuato. Qualora esigenze costruttive impongano pendenze superiori a 60° per il paramento verde delle terre rinforzate, dovrà essere previsto un impianto di irrigazione di soccorso. Lungo il percorso della viabilità di collegamento tra la via Alpi Giulie e il complesso ospedaliero, con finalità antincendio, anche boschivo, venga predisposta una linea idrica dedicata corredata di un adeguato numero di punti di presa.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase precedente la progettazione esecutiva
Ente vigilante	MITE
Enti coinvolti	Ispettorato forestale di Udine, Trieste e Gorizia

Condizione ambientale	6
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva

Ambito di applicazione	Vegetazione
Oggetto della prescrizione	La documentazione di progetto dovrà prevedere opportuno Piano di monitoraggio delle sistemazioni a verde previste in progetto, attestare lo stato di manutenzione delle specie vegetali oggetto di ripristino; i risultati così acquisiti dovranno essere oggetto di una Relazione annuale da presentare agli Enti vigilanti e da sottoporre ad approvazione degli stessi, per un periodo minimo di anni 3.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase precedente la progettazione esecutiva
Ente vigilante	MITE
Enti coinvolti	Ispettorato forestale di Udine, Trieste e Gorizia

Condizione ambientale	7
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Ambiente idrico
Oggetto della prescrizione	Predisporre uno studio idrologico e idraulico finalizzato alla verifica sia del corretto allontanamento e smaltimento delle acque dalle opere in progetto e dalle aree a queste limitrofe delle portate di piena defluenti nei corpi idrici superficiali che circondano l'intera area di intervento, sia del rispetto dei franchi minimi in corrispondenza delle opere di attraversamento.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MITE
Enti coinvolti	Autorità di bacino – Regione FVG

Condizione ambientale	8
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Terre e rocce da scavo e materiali da demolizione
Oggetto della prescrizione	Predisporre Piano di gestione dei materiali da scavo e di demolizione, comprensivo della loro caratterizzazione, di cui si prevede sia l'utilizzo nell'ambito delle opere previste in progetto, ai sensi del D.P.R. 120/2017, sia l'avvio allo smaltimento o recupero. Per le terre riutilizzate in regime di sottoprodotto, predisporre il relativo PUT nelle modalità e termini di cui al D.P.R. 120/2017. Prima dell'inizio dei lavori, si dovrà provvedere a comunicare all'Autorità competente la nomina del responsabile del Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo insieme alla comunicazione di inizio attività ed alla versione finale del PUT medesimo
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del Progetto esecutivo
Ente vigilante	MITE
Enti coinvolti	ARPA FVG (autorità competente per il PUT in assenza di VIA)

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla