


Direzione centrale infrastrutture, mobilità,  
pianificazione territoriale, lavori pubblici,  
universita'

Prot. n. 0006443 / P

Data 11/03/2015

Class MOB-PC-3

 <b>REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA</b>	
<b>PRESIDENZA DELLA REGIONE</b>	
Servizio relazioni internazionali e infrastrutture strategiche	<a href="mailto:relazioniinternazionali@regione.fvg.it">relazioniinternazionali@regione.fvg.it</a> <a href="mailto:relazioniinternazionali@certregione.fvg.it">relazioniinternazionali@certregione.fvg.it</a> tel + 39 040 377 3637 I - 34121 Trieste, piazza Unità d'Italia 1

Direzione centrale ambiente ed energia  
Servizio Valutazioni Ambientali  
[ambiente@certregione.fvg.it](mailto:ambiente@certregione.fvg.it)

protocollo n.

referimento: nota prot. n. 0001954/P d.d.  
27/01/2015, class ALP-VAS, VAS/775

Direzione centrale ambiente ed energia  
Servizio valutazioni ambientali  
[ambiente@certregione.fvg.it](mailto:ambiente@certregione.fvg.it)

Trieste,

oggetto: Consultazioni transfrontaliere nell'ambito della VAS della "Strategia per lo sviluppo del trasporto della Repubblica di Slovenia" - Parere per la consultazione pubblica transfrontaliera.

Con nota prot. n. 0001954/P - class. ALP-VAS/775 del 27 gennaio 2015, codesto Servizio ha chiesto allo scrivente di fornire osservazioni o eventuali contributi sulla "Strategia per lo sviluppo del trasporto della Repubblica di Slovenia" (di seguito SST), relativamente alle materie di propria competenza, nell'ambito del percorso di valutazione ambientale, in armonia con la Convenzione di Espoo sulla valutazione degli impatti ambientali in contesti transfrontalieri. *Si premette preliminarmente che le considerazioni che seguono sono state redatte per le evidenti interrelazioni di competenze con il Servizio Mobilità della Direzione centrale Infrastrutture, Mobilità Pianificazione territoriale, Lavori pubblici Università.*

La documentazione consultata, rinvenibile in lingua inglese sul sito web del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, riguarda il documento "Transport development strategy in the Republic of Slovenia" - versione 9.6 del 15 ottobre 2014 ed il relativo Rapporto ambientale ("Environmental report on a strategic environmental assessment for the Transport development strategy in the Republic of Slovenia") dell'ottobre 2014.

Dalla lettura dei documenti si evince che il processo pianificatorio e quello valutativo si sono sviluppati in modo complementare consentendo la definizione sinergica degli obiettivi di sostenibilità ambientale e di Piano, dai quali discendono le misure puntuali, sebbene di portata strategica e non progettuale. Tale percorso si è articolato attraverso una fase preliminare, una consultazione di scoping e infine l'elaborazione della SST e del relativo Rapporto ambientale.

Il Rapporto ambientale, strutturato in modo articolato e completo secondo le indicazioni della Direttiva 2001/42/CE, presenta l'individuazione e la valutazione degli effetti che l'attuazione della SST può comportare sulle tematiche ambientali, tenendo conto anche delle possibili alternative e presentando indicazioni per la mitigazione degli eventuali effetti negativi. Nell'ambito del Rapporto ambientale sono presenti, inoltre, alcune indicazioni utili per il monitoraggio degli effetti del Piano.

#### OSSERVAZIONI RELATIVE ALLA SST

Gli obiettivi generali di politica trasportistica, rinvenibili nella documentazione, sono i seguenti:

- A. miglioramento della mobilità e dell'accessibilità;
- B. incremento delle iniziative a sostegno delle attività economiche;
- C. incremento della sicurezza e della protezione dei traffici;
- D. riduzione del consumo energetico;
- E. riduzione dei costi;
- F. riduzione dei carichi ambientali.

La SST è quindi declinata in quattro obiettivi specifici:

1. miglioramento dei collegamenti trasportistici e armonizzazione con i paesi confinanti;
2. miglioramento dei collegamenti nazionali e regionali interni alla Slovenia;
3. miglioramento dell'accessibilità dei passeggeri ai collegamenti fra le principali città e i maggiori agglomerati urbani, nonché i collegamenti interni;
4. miglioramento della struttura organizzativa e operativa del sistema di trasporto al fine di assicurare efficienza e sostenibilità del sistema.

Ciascun obiettivo specifico è poi declinato in sotto-obiettivi, fra i quali si evidenziano i seguenti, aventi attinenza con le politiche regionali e con le strategie europee:

- 1a. *eliminazione delle congestioni ai confini;*
- 1b. *incremento dell'accessibilità al trasporto passeggeri interurbano internazionale (incluso il traffico di passaggio);*
- 1c. *incremento dell'accessibilità al trasporto merci interurbano internazionale (incluso il traffico di passaggio).*

Si prende atto della coerenza di tali sotto-obiettivi con gli obiettivi della pianificazione territoriale regionale del Friuli Venezia Giulia come declinati nel vigente Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto della mobilità delle merci e della Logistica, finalizzati all'integrazione della rete infrastrutturale regionale con quella nazionale ed europea attraverso il sistema delle reti TEN-T ed in particolare il Corridoio Mediterraneo e il Corridoio Adriatico-Baltico. Viene altresì evidenziata la coerenza delle strategie del SST con le strategie di mobilità sostenibile previste in ambito regionale attraverso la previsioni del vigente PRTPL, nonché con la progettazione transfrontaliera sviluppata nell'ambito della Programmazione Transfrontaliera ITA-SLO 2007-2013 (Progetto Adria A).

Per quanto riguarda in particolare le Misure relative al Settore del Trasporto ferroviario **pur tenendo presente il carattere strategico dello Strumento pianificatorio in esame, nell'ambito degli impatti transfrontalieri si ritiene di dover evidenziare in tale sede** alcune tematiche e conseguenti "azioni" relative in particolare al traffico originato e destinato al Porto di Koper, in quanto nodo trasportistico di scala europea nell'ambito del Sistema Portuale del Nord Adriatico.

Nel prendere atto che nella strategia del Piano sono riprese le previsioni di Sviluppo infrastrutturale portuale già previste nel PRP del Porto di KOPER ( oggetto di parere regionale reso con .DGR 919 dd 20 .05.2011 nell'ambito della procedura di VAS transfrontaliera e relativa istruttoria) restano fermi i quesiti allora posti relativi alle reali capacità delle infrastrutture sia stradali che ferroviarie connesse ai crescenti volumi di traffico prospettati per il Porto di Koper.

Già in tale sede si era evidenziata una prospettiva che vede una rilevante quota di traffico pesante con o/d nel Porto di Koper e conseguentemente sulla rete autostradale nazionale (asse Trieste – Venezia) con conseguenti ricadute negative di impatto ambientale.

Per quanto riguarda la misura R1 il richiamo alla “semplice” necessità di potenziamento della linea ferroviaria Koper – Lubiana non è esaustiva sufficientemente rispetto al tema del raddoppio della tratta Koper –Divaccia di cui sono note le difficoltà di copertura finanziaria da parte della Repubblica di Slovenia., anche in relazione al prossimo Bando. CEF.

A questo proposito si rileva che nell'ambito del SST non vi è contemplato il collegamento ferroviario costiero tra i Porti di Trieste e Koper, già proposto nell'ambito del Progetto Adria A quale modello di interconnessione tra i due scali contermini. Ulteriormente si rileva che per quanto riguarda la misura R.6 Divaccia-Sesana l'SST si limita a citare la necessità di un potenziamento di tale segmento, non contemplandolo quale parte del complessivo asse transfrontaliero Trieste –Divaccia ,che costituisce l'anello orientale del Corridoio Mediterraneo nell'ambito delle reti TEN-T.

Per quanto riguarda le misure sugli impianti previsti nelle sezioni dalla R.21 alla R.24 si segnala che non vi è alcun accenno alla necessità che le attrezzature previste siano interoperabili con i sistemi di sicurezza nazionali e quindi con uno scenario critico anche per il futuro in relazione alla necessità di garantire uniformi standard di servizio sia lato passeggeri sia merci nelle due nazioni confinanti.

Inoltre per quanto concerne le vocazioni degli scali portuali dell'Alto Adriatico si evidenzia che oltre alla citata vocazione (esplicitata a pag. 99 della Relazione inerente alla” *Proposta di Strategia di Sviluppo dei Trasporti nella Repubblica di Slovenia*”) del Porto di Trieste quale terminal specializzato anche per il futuro prevalentemente nel traffico dei prodotti petroliferi, per tale Porto vi è la previsione di uno sviluppo sia in termini di traffico ro-ro che di contenitori .A conferma di tali vocazioni si evidenziano le previsioni infrastrutturali considerate” strategiche” (Piattaforma logistica, raddoppio Molo VII riqualificazione Scalo ferroviario di Campo Marzio) contenute sia nel Piano Regolatore Portuale in fase di approvazione sia inserite nella proposta regionale per l'Allegato XII, nonché nello schema di nuova Intesa Generale Quadro Stato-Regione.

Per quanto concerne le prospettive di sviluppo dell'Aeroporto di Lubiana si prende atto dell'indicazione di una prevista crescita di traffico passeggeri e merci peraltro non corredata da soluzioni infrastrutturali sia ferroviarie sia stradali indispensabili per la connessione da e per questo nodo infrastrutturale strategico a scala internazionale, rilevando le conseguenti ricadute e gli impatti che tali crescenti volumi avranno sulla rete infrastrutturale regionale.

Distinti saluti

Il Direttore del Servizio Mobilità

dott. Mauro Zinnanti

*[firmato digitalmente]*

Il Direttore del Servizio Relazioni Internazionali e  
Infrastrutture Strategiche

dott. Carlo Fortuna

*[firmato digitalmente]*

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO GENERALE