

**DICHIARAZIONE DI SINTESI RELATIVA AL PERCORSO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE  
STRATEGICA DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO DENOMINATO "VARIANTE N. 3 AL PIANO  
PARTICOLAREGGIATO DELL'INTERPORTO DI CERVIGNANO DEL FRIULI".**

**(ai sensi dell'art. 17 comma 1 lett. b) del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.)**

PREMESSE

La dichiarazione di sintesi redatta ai sensi dell'art. 17 comma 1 lett. b del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate;

Si evidenziano di seguito le principali fasi della procedura di Valutazione Ambientale Strategica prevista dal D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. relativa al presente Piano Particolareggiato denominato "Variante n. 3 al Piano Particolareggiato dell'Interporto di Cervignano del Friuli" risulta soggetto

Con decreto della Direzione Centrale mobilità, energia e infrastrutture di trasporto – Servizio Logistica e trasporto merci n. 415 del 06.10.2009, è stato dato avvio al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica relativa al Piano in parola.

Si sono svolte le consultazioni con i soggetti competenti in materia ambientale come definiti dalla delibera della Giunta Regionale n. 2127 del 24.09.2009, al fine di valutare eventuali integrazioni al Rapporto Ambientale, attraverso una conferenza illustrativa (23.11.2009) in cui i progettisti hanno esposto gli indirizzi e gli obiettivi del Piano Particolareggiato dell'Interporto di Cervignano, ed in una conferenza in data 14.12.2009 in cui sono stati espressi dai soggetti competenti in materia ambientale pareri, contributi ed osservazioni.

Successivamente con deliberazione della Giunta Regionale n. 29 di data 14.01.2010 si è provveduto ad adottare il Piano in esame, e conseguentemente a pubblicare sul B.U.R. n. 5 di data 03.02.2010 l'avviso di deposito relativo all'adozione stessa.

A seguito dell'adozione del Piano, è stato richiesto ai soggetti competenti in materia ambientale di esprimersi ai sensi degli artt. 13 e 14 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. in merito al suddetto Piano e nello specifico al Rapporto Ambientale ed alla Sintesi non tecnica.

Con nota pervenuta in data 13.05.2010 prot. n. 3258 l'A.R.P.A. quale soggetto competente in materia ambientale si è espresso ai sensi degli artt. 13 e 14 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

L'autorità competente (Giunta Regionale) si è quindi espressa con proprio parere motivato (deliberazione GR n. 150 di data 03/02/2011) ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

## VALUTAZIONE

Relativamente al modo in cui le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano e di come si è tenuto conto del rapporto ambientale anche alla luce delle alternative possibili che erano state individuate, si riporta di seguito quanto indicato nella "Sintesi non tecnica" al capitolo 7.2

### ***"7.2 GLI IMPUT DELLA VALUTAZIONE NEL PROCESSO DI PIANO***

*In esito a quanto stabilito al punto precedente, si ritiene che alle mitigazioni individuate si debba associare una valutazione nel merito delle misure più significative che potrebbero essere introdotte e che di fatto anticipano alcuni riferimenti al monitoraggio.*

#### ***1 - Compartimentazione***

*La compartimentazione degli interventi così come richiamata nelle azioni di mitigazione proposte è da ritenersi uno strumento fondamentale per lo sviluppo della fase 2, in quanto, rispetto alla precedente configurazione del Piano (previsioni variante .1) si potrà procedere per singoli comparti, evitando un'edificazione ed un'infrastrutturazione in blocco.*

*Al fine di garantire la sostenibilità delle previsioni introdotte e, contestualmente, uno sviluppo collocato all'interno di uno scenario ambientale sostenibile dovrà essere predisposto un monitoraggio ambientale successivo all'attuazione dei primi due comparti (A-C) o in alternativa dei primi tre, qualora fra questi sia ricompreso l'ambito contrassegnato con la lettera B.*

*L'attuazione dei rimanenti comparti potrà avvenire solo a seguito degli esiti del monitoraggio e qualora questi rispondano agli obiettivi ed ai target prefissati.*

*Il monitoraggio così come individuato e descritto nel paragrafo successivo avrà il compito di misurare la sostenibilità e gli effetti sull'ambiente derivanti dalle opere attuate all'interno della fase.*

*Considerato inoltre che, all'interno delle analisi degli impatti, fra le destinazioni consentite dal piano è risultato che la previsione di "attività di prima lavorazione delle merci in transito" potrebbe comportare degli impatti cumulativi verso le principali componenti ambientali si è intervenuti a livello normativo, fissando un limite allo sviluppo di tale destinazione con una previsione inferiore o uguale al 40% della superficie coperta.*

#### ***2 - Ripensamento delle destinazioni d'uso e adeguamenti normativi (prendendo a esplicito riferimento le seguenti componenti Aria, Acqua, Traffico, Acustica)***

*Qualora gli effetti ambientali fossero ritenuti non sostenibili e le mitigazioni individuate non fossero più adeguate si potrebbero aprire nuove strategie di sviluppo indirizzate verso un ripensamento delle destinazioni d'uso da attribuire ai rimanenti comparti, valutando quali possono essere le attività più compatibili nel rispetto delle componenti ambientali. Si potrebbe intervenire con adeguamenti normativi stabilendo dei limiti alle destinazioni o la rispondenza a determinati fattori di incidenza sulle matrici ambientali. (ulteriore riduzione percentuale delle superfici da destinare alle attività per la prima lavorazione delle merci in transito, certificazione ambientale, introduzione di sistemi di abbattimento inquinanti).*

*Oltremodo, evitando di penalizzare lo sviluppo dei comparti D-E restringendo il campo delle attività insediabili, a fronte di uno scenario ambientale non sostenibile (monitoraggio negativo), potrebbero essere affrontate dalle valutazioni specifiche sulle attività insediate. Intervenendo sulle attività insediate con determinate azioni si potrebbe riportare gli esiti del monitoraggio all'interno della sostenibilità ambientale confermando di fatto anche per i comparti D-E le destinazioni individuate con la variante n.3.*

*Stabilito che in esito alla valutazione degli impatti e dell'alternativa di sviluppo individuata, il quadro ambientale sarà caricato dagli impatti cumulativi derivanti dalle previsioni, il quadro conoscitivo (attuale) così come indagato non ha segnalato situazioni di particolare negatività. L'opzione di uno sviluppo secondo le previsioni individuate nella fase due, comporterà un aggravio del quadro ambientale la cui sostenibilità dovrà essere garantita attraverso le prescrizioni normative fornite con la variante e dall'altro dal monitoraggio ambientale in fase di attuazione.*

*Le campagne di monitoraggio eseguite in ottemperanza delle prescrizioni contenute nel decreto di VIA, costituiscono base conoscitiva per l'implementazione di un report ambientale.*

### **3- intensificazione dell'intermodalità**

*All'interno della documentazione costituente la variante n.3 al Piano Particolareggiato, è stata individuata la possibilità di inserire un accesso ferroviario all'interno delle aree ricomprese nel perimetro della fase 2. Tale connessione potrebbe essere effettuata con la derivazione di un fascio binari dalla fase 1 che entri all'interno della compartimentazione individuata, contribuendo in particolare modo ad una maggiore integrazione dell'intermodalità con conseguenti benefici per le sinergie con lo scalo ferroviario.*

*Si avrebbe di fatto una riduzione dell'autotrasporto delle merci in entrata ed in uscita, con conseguente alleggerimento dei carichi sulla rete viaria.*

*Questi scenari dovranno comunque essere definiti sulla base degli esiti del monitoraggio ed in relazione ai fattori a cui sono imputabili le principali criticità ambientali."*

Relativamente ai suggerimenti pervenuti a seguito delle consultazioni si evidenzia che con la nota prot. n. 3258 di data 13.05.2010 predisposta da A.R.P.A. si esprimono delle osservazioni in merito alla predisposizione di un piano di monitoraggio anche in una fase ante operam e alla definizione delle componenti ambientali per le quali predisporre un piano di monitoraggio e sulle quali effettuare gli interventi di mitigazione; inoltre vengono riportate una serie di indicazioni da attuarsi in fase progettuale.

Gli esiti in merito alle valutazioni su quanto indicato da ARPA, espressi con nota prot. n. 6323 di data 14.10.2010, a firma del Direttore dell'Interporto Cervignano del Friuli S.p.A. e dei progettisti del Piano dott. arch. Rudi Zonch e dott. ing. Remo Livoni, possono essere di seguito riassunti:

*"... Il progetto per la realizzazione della prima Fase dell'Interporto di Cervignano ha ottenuto il parere positivo circa la compatibilità ambientale con prescrizioni, come risulta dal decreto del ministro dell'ambiente di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali DEC/VIA/4289 del 03.12.1999. ...*

*... Il rispetto delle prescrizioni ... e le attività di monitoraggio intercorse nel tempo hanno permesso di disporre di un set di informazioni e di dati, già utilizzati nel quadro conoscitivo del Rapporto ambientale e che hanno portato alla quantificazione degli impatti, alla definizione delle misure di mitigazione e del Piano di monitoraggio.*

*Le informazioni contenute nel Rapporto sullo stato dell'Ambiente del Comune di Cervignano, utilizzate anche all'interno del Rapporto Ambientale, possono implementare il quadro conoscitivo di partenza, permettendo, in questo modo, di avere un Piano di monitoraggio ante operam sulle tematiche richieste.*

*Relativamente alla tematica "suolo" (impermeabilizzazione, occupazione di suolo), il Piano inquadra uno sviluppo edificatorio all'interno di un rapporto di copertura, che permette di governare lo sviluppo dell'area all'interno di margini di sostenibilità rispetto al quadro ambientale indagato.*

*... Sulle rimanenti tematiche, ... si fa un esplicito rimando delle prescrizioni in sede di valutazione di impatto ambientale, ritenendo tale sede più idonea allo sviluppo delle informazioni richieste sia per il dettaglio dei progetti, sia per la quantificazione degli effetti che sarà possibile sviluppare in termini di valutazione.*

*Per quanto riguarda i punti ... che entrano nel merito del Piano e quindi delle relative Norme tecniche di attuazione si rileva che ... possono ... configurarsi come utile contributo per lo sviluppo delle opere progettuali e come parametro per misurare il grado di sostenibilità ambientale in sede di stesura dello Studio di Impatto ambientale che dovrà essere predisposto a corredo del progetto preliminare della 2<sup>a</sup> Fase di attuazione."*

## CONCLUSIONI

Da quanto sopra espresso si evidenzia la valutazione complessiva delle considerazioni ambientali espresse nel Rapporto Ambientale e, relativamente all'esito delle consultazioni, si è preso atto delle osservazioni di ARPA, ma si è ritenuto di valutare le stesse come utile contributo per lo sviluppo delle opere progettuali.

Si ritiene conseguentemente non necessaria alcuna rielaborazione del Piano Particolareggiato denominato "Variante n. 3 al Piano Particolareggiato dell'Interporto di Cervignano del Friuli" ai fini dell'applicazione dell'art. 15 comma 2 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO  
F.to dott. Mauro Zinnanti

**MISURE PER IL MONITORAGGIO RELATIVE AL PERCORSO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO DENOMINATO "VARIANTE N. 3 AL PIANO PARTICOLAREGGIATO DELL'INTERPORTO DI CERVIGNANO DEL FRIULI".**

(ai sensi dell'art. 17 comma 1 lett. c) del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.)

Al fine di identificare le misure adottate per il monitoraggio ambientale del Piano, come previsto dall'art. 17, comma 1, lett. c del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., nel seguito si riporta l'estratto contenuto nel Rapporto ambientale Capitolo 8 "Monitoraggio".

*"Uno dei passaggi più importanti introdotti dalla Direttiva Comunitaria 2001/42/CE è il monitoraggio: un aspetto che viene ancora considerato come marginale nella procedura di VAS. Si tratta invece di uno strumento molto utile, che permette di introdurre in modo sistematico i metodi della valutazione nel percorso decisionale.*

*Il monitoraggio di un piano o di una variante ha come finalità principale quella di misurarne l'efficacia degli obiettivi al fine di proporre azioni correttive in tempo reale, e di permettere quindi, a chi ha il diritto/dovere di decidere, di implementare un sistema di pianificazione che sia in grado di seguire tempestivamente le dinamiche di evoluzione del territorio, anticipando e guidando le trasformazioni invece di adeguarvisi a posteriori.*

*Le risultanze del monitoraggio non devono essere confinate all'utilizzo a livello tecnico, ma anzi devono essere pensate soprattutto in funzione della comunicabilità ad un pubblico vasto, di non addetti ai lavori. Il programma di monitoraggio produce con cadenza un report, che presenta informazioni e considerazioni in forma qualitativa discorsiva, basate sulla quantificazione di una serie di indicatori. Relativamente al monitoraggio delle varianti, è molto importante ricondursi ad un uso attento dell'analisi quantitativa.*

**Azione 1 - Qualità dell'aria**

Dovrà essere predisposto e concordato con le competenti autorità locali una campagna di misurazioni della qualità dell'aria, comprensivo del numero, localizzazione e posizionamento delle centraline di misura, gli indicatori sui parametri da monitorare nello specifico saranno:

- Biossido di zolfo
- Benzene
- Particolato (PM<sub>10</sub>)

Il limite è quello previsto dalla normativa vigente

A tal proposito verrà collocata una centralina di rilevamento da localizzarsi nell'area dell'interporto in posizione tale da garantire un efficace monitoraggio ambientale.

Per completezza di informazioni potranno essere inoltre reperiti anche i dati delle stazioni di rilevamento dell'Arpa FVG poste nei comuni limitrofi.

Il monitoraggio dovrà contemplare le misure da attivare nel caso di superamento, imputabili direttamente alla struttura interportuale, dei limiti di concentrazioni prescritti dalla normativa vigente in materia di tutela dall'inquinamento atmosferico per riportare i valori al di sotto dei predetti limiti normativi.

Una sottoazione che potrà configurarsi ed essere attivata in sede di monitoraggio, al fine di approfondire gli impatti sulla qualità dell'aria qualora gli indicatori non traguardino i target stabiliti, è articolata come segue:

Dovrà essere predisposto e concordato con le autorità competenti uno studio finalizzato alla definizione dello scenario viabilistico configuratosi all'intervallo T1 e relativa distribuzione dei carichi veicolari. Lo studio comprenderà i rilievi dei flussi di traffico in ingresso ed in uscita dalla rete infrastrutturale realizzata all'interno della fase 2 ed un congruo intorno.

Il monitoraggio dovrà contemplare le misure da attivare nel caso di criticità, imputabili direttamente alla struttura interportuale, e riguardanti fenomeni di congestione, innalzamento del clima acustico o atmosferico imputabile direttamente al traffico indotto dalle previsioni.

### Azione 2 - Clima acustico

Dovrà essere predisposto e concordato con le competenti autorità locali una campagna di misurazioni della clima acustico, finalizzato alla *verifica dei limiti di rumore previsti dalla normativa in acustica*.

Il monitoraggio dovrà contemplare le misure da attivare nel caso di superamento, imputabili direttamente alla struttura interportuale, dei limiti di concentrazioni prescritti dalla normativa vigente in materia di tutela dall'inquinamento acustico per riportare i valori al di sotto dei predetti limiti normativi.

In attesa della zonizzazione acustica comunale, il monitoraggio sarà finalizzato a garantire il rispetto dei limiti normativi:

### Azione 3 - Qualità dell'acqua

Dovrà essere predisposto e concordato con le competenti autorità locali una campagna di misurazioni dei reflui depurati immessi nel fiume Taglio, ai sensi del D.Lgs. 152/2006, allegato 5 alla Parte Terza, tabella 3 (*Valori limiti di emissione in acque superficiali e in fognatura*).

In particolare dovranno essere monitorati:

parametro	limite
pH	5,5 - 9,5
materiali grossolani	assenti
Solidi totali [mg/l]	≤ 80
BOD5 [mg/l O2]	≤ 40
COD [mg/l O2]	≤ 160
Fosforo totale (P) [mg/l]	≤ 10
Azoto ammoniacale [mg/l]	≤ 15
Azoto nitroso [mg/l]	≤ 0,6
azoto nitrico [mg/l]	≤ 20
Idrocarburi totali	≤ 5
Solfati (come SO <sub>4</sub> ) [mg/l]	≤ 1
Solfati (come SO <sub>4</sub> ) [mg/l]	≤ 1000
Solfuri (H <sub>2</sub> S) [mg/l]	≤ 1

Si prevede la possibilità di inserire in tale elenco ulteriori parametri da monitorare in funzione dell'insediamento di attività i cui reflui risultano essere particolarmente inquinanti.

Il monitoraggio dovrà contemplare le misure da attivare nel caso di superamento, imputabile direttamente alla struttura interportuale, dei limiti di concentrazioni prescritti dalla normativa vigente in materia di tutela dall'inquinamento atmosferico per riportare i valori al di sotto dei predetti limiti normativi

#### **a. TEMPISTICA**

*Il monitoraggio sull'attuazione della variante avverrà mediante la raccolta di dati e di rilievi finalizzati alla sostenibilità ambientale delle azioni previste.*

*Fissato un tempo T1 corrispondente alla realizzazione dei primi due comparti A-C o in alternativa dei primi tre A-B-C, così come individuati negli elaborati cartografici e normativi, dovrà essere prodotta la documentazione richiesta all'interno delle azioni 1-2-3. Successivamente, al fine di garantire l'efficacia del monitoraggio, le azioni 1-2-3 dovranno essere documentate con cadenza annuale.*

#### **b. COMPETENZE**

*La società interporto Cervignano del Friuli spa, dovrà ottemperare alle redazioni del piano di monitoraggio così come strutturato nelle azioni 1-2-3 (popolando gli indicatori associati a ciascuna azione) e negli intervalli temporali stabiliti al punto precedente.*

*Nel caso specifico, in via preliminare gli Enti da contattare nel merito delle informazioni contenute nei documenti di monitoraggio sono:*

- Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente – FVG;
- Direzioni o in alternativa i servizi di competenza della Regione Friuli Venezia Giulia;
- Azienda per i Servizi Sanitari;
- Uffici Comunali;

*In fase di monitoraggio potrebbero essere coinvolti ulteriori enti per le loro specifiche conoscenze settoriali in materia di ambiente.*

**c. CONTROLLO**

*Il documento di monitoraggio, verrà inviato agli enti a cui attiene una valutazione sui dati raccolti per le loro specifiche competenze sui temi trattati.*

- Agenzia regionale per la protezione dell'Ambiente – Fvg;
- Direzioni o in alternativa i servizi di competenza della Regione Friuli Venezia Giulia;
- Azienda per i servizi sanitari n.2 "Isontina";
- Uffici comunali.

**d. ESITI**

*Nel caso in cui dal monitoraggio si verificano esiti negativi o eventuali effetti negativi imprevisti, dovranno essere definiti gli scenari, la tempistica e la cogenza delle azioni da intraprendere al fine di apportare opportune misure correttive alle previsioni introdotte.*

*Delle modalità di svolgimento del monitoraggio, dei risultati e delle eventuali misure correttive adottate, dovrà essere data adeguata informazione al pubblico interessato agli effetti ambientali."*

Per una puntuale e completa definizione delle misure di monitoraggio previste dal Piano Particolareggiato denominato "Variante n. 3 al Piano Particolareggiato dell'Interporto di Cervignano del Friuli" si rimanda a quanto indicato nel Rapporto Ambientale (Cap. 8) parte integrante della deliberazione n. 2433 di data 12.12.2011 Allegato 6.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO  
F.to dott. Mauro Zinnanti