

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

COMUNE DI MONFALCONE



VARIANTE n. 47 AL PRGC

**Riorganizzazione urbanistica dell'area industriale Sud – Est
di Monfalcone – Zona SCHIAVETTI - BRANCOLO**

DICHIARAZIONE DI SINTESI – art. 17 DLgs 152/2006

ALLEGATO 6)

1. Premessa

Il presente documento costituisce la “dichiarazione di sintesi”, come momento centrale dell’informazione sulla decisione assunta dall’Autorità a cui spetta l’approvazione della variante n. 47 al PRGC, a seguito della valutazione del Rapporto Ambientale prevista alla lettera b) del comma 1 dell’art. 17 del DLgs. 152/06.

Il sopracitato articolo prevede infatti, ad integrazione degli adempimenti e fasi procedurali previsti dal DLgs. 152 del 2006 e ss.mm.ii., *«una dichiarazione di sintesi in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nella variante n. 47 al PRGC e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stata adottata la scelta progettuale alla luce delle alternative possibili che erano state individuate».*

In base al citato D.Lgs 152/06 la dichiarazione di sintesi ha dunque le seguenti finalità:

- dare conto degli esiti della V.A.S.;
- illustrare in che modo le considerazioni ambientali e territoriali sono state integrate nella variante;
- indicare le misure adottate in merito al monitoraggio;
- dare atto del recepimento, totale o parziale, del “parere motivato” espresso dalla Giunta Comunale di Monfalcone, quale Autorità Competente designata.

2. Motivazioni della variante n.47

Con propria deliberazione n. 16/44 dd. 28/07/2010 il consiglio comunale ha impartito le Direttive Urbanistiche in merito alla *“riorganizzazione territoriale dell’area Sud-Est di Monfalcone, in particolare con riferimento all’area industriale Schiavetti - Brancolo e zone limitrofe tramite variante urbanistica”*, con la finalità di riorganizzare l’assetto territoriale della zona Sud-Ovest della città, stante la necessità di sviluppare le attività economiche presenti in loco e gli eventuali nuovi futuri insediamenti, tenendo conto anche delle modifiche alla viabilità già intervenute e di quelle in previsione nel breve periodo.

Si segnala infatti che la bretella di collegamento tra l’Autostrada A4 e la Strada Provinciale n. 19 (strada per Grado), inaugurata nell’estate del 2009, era già interessata da un traffico di mezzi pesanti sostenuto, soprattutto in direzione della zona industriale “Schiavetti – Brancolo” di Monfalcone e Staranzano con prosecuzione (attraverso l’abitato di Panzano) verso lo stabilimento della Fincantieri S.p.A. e dell’Ansaldo S.p.A. (ora Nidec ASI S.p.A.).

L’indirizzo dell’Amministrazione Comunale è rivolto alla realizzazione di una sorta di circonvallazione priva di intersezioni semaforizzate tra il casello di Redipuglia e quello del Lisert, in modo tale da ridurre, e se possibile eliminare, il traffico pesante in transito nell’abitato storico di Panzano.

Per raggiungere questo obiettivo si riassumono nel seguito gli interventi realizzati, in corso di realizzazione, e/o in fase di progettazione:

- due rotatorie di Largo Marcelliana e dei Cipressi – realizzate,
- quattro rotatorie su Viale Cosulich (traffico Trieste-Grado) – finanziate dalla Regione ed in fase di progettazione,
- rotatorie su via Boito, via Valentinis, via C.A. Colombo (traffico direzione Trieste) - finanziate dalla Regione ed in fase di progettazione,
- bretella tra via dei Canneti e via dell’Agraria (con intersezione con via degli Schiavetti), la cui prosecuzione costituirà un nuovo ingresso totalmente svincolato dall’abitato di Panzano sia per lo stabilimento Fincantieri S.p.A. che per la Nidec ASI S.p.A. – in fase di progettazione esecutiva.

La via dei Canneti con via Chico Mendez rappresenta la naturale prosecuzione ad Ovest della viabilità della zona industriale Schiavetti - Brancolo verso il comune di Staranzano dal quale si prosegue attraverso la viabilità principale e quindi alla bretella di collegamento al Casello di Redipuglia.

In definitiva, con la completa realizzazione dei progetti menzionati, i flussi di traffico pesante saranno convogliati sulla “circonvallazione” sopra descritta, e potranno raggiungere la zona industriale senza interessare le aree abitate.

Analogamente si prevede di deviare i percorsi ferroviari nella zona industriale Schiavetti – Brancolo in modo da poter eliminare il raccordo, che attualmente collega Fincantieri alla Stazione di Ronchi Sud tagliando in due l’abitato di Monfalcone.

Il progetto preliminare della bretella di collegamento tra la via dei Canneti e la via dell’Agraria (dove hanno sede anche 4 Società sportive nautiche) è stato approvato ed è in fase avanzata di progettazione esecutiva.

Per quanto sopra esposto è stato necessario ridefinire l’assetto territoriale urbanistico e di destinazione d’uso delle aree circostanti la sopra citata bretella.

Attualmente le aree in argomento hanno destinazione industriale e di attrezzature e servizi pubblici, modificate con la variante n. 47 al PRGC a seguito di un Accordo di Programma siglato nel 2011 tra il Comune di Monfalcone, il Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Monfalcone e la Società De Franceschi S.p.A. (precedente proprietaria dei terreni in questione).

Il menzionato Accordo di Programma prevede la trasformazione di un'area di proprietà ex De Franceschi da destinare ad insediamento industriale a servizio della nautica, a fronte di un interesse pubblico dato dalla previsione delle nuove infrastrutture viabilistiche e ferroviarie, con relative cessioni gratuite del sedime delle infrastrutture stradali al Comune di Monfalcone e ferroviarie al Consorzio per lo Sviluppo Industriale.

La variante urbanistica n. 47 quindi comporta modifiche di destinazione urbanistica funzionale alla realizzazione dell’opera pubblica oggetto dell’Accordo di Programma e avvia un processo di trasformazione dell’area industriale e nautica Schiavetti-Brancolo, ridisegnando altresì il perimetro del Parco Urbano "S5e" di proprietà comunale.

3. Contesto dell' area oggetto di variante

Il territorio su cui si attesta la variante n. 47 è caratterizzato dai seguenti aspetti:

- risulta parzialmente incluso negli ambiti soggetti a tutela paesaggistica, ai sensi del D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42 "*Codice dei beni culturali e del paesaggio*", in quanto ricade entro la fascia di 150 metri dalla Roggia Schiavetti, iscritta nell'elenco delle Acque pubbliche, e di 300 metri dalla linea di costa marittima;
- l'area che va dalla costa alle società sportive è parzialmente inclusa entro gli ambiti di sicurezza idraulica contro le maree eccezionali, secondo cui la quota zero deve essere posta a + 2,20 metri sul livello medio mare; l'area Nord invece è soggetta ad una quota più bassa di + 1,50 metri s.l.m.m.;
- a Nord è presente un'ampia area adibita a "prato stabile" come da legislazione regionale vigente, anche se inserita in zona industriale D1;
- alcune aree sono state oggetto di incendi nel corso degli ultimi anni, pertanto questo aspetto viene recepito all'interno della variante;
- non risulta conterminare a "Siti di Interesse Comunitario" (SIC): la zona SIC appartenente alla rete Natura 2000 più vicina è la "*IT 3330007 – Cavana di Monfalcone*" e si trova ad una distanza di circa 400 metri, così come il Biotopo Naturale Regionale n.22 "*Risorgive di Schiavetti*";
- dal punto di vista naturalistico è costituito dalla parte più orientale e meridionale della Bassa Pianura Friulana (piana Isontina), a ridosso del mare e non molto distante dal rilievo carsico, in una pianura fortemente antropizzata e attraversata dal Fiume Isonzo, e con la presenza di risorgive;
- il paesaggio è fortemente antropizzato a causa delle imponenti opere di bonifica delle aree paludose realizzate fino agli inizi del XX secolo; l'area si trova compressa tra la zona industriale Mulini De Franceschi, sito costruito negli anni 60 che ha anche valore "portuale" in quanto vi sono navi "cerealicole" che attraccano alla banchina antistante i fabbricati, e la zona industriale della SBE-VARVIT .
- al suo interno è presente un ramo ferroviario che, direttamente dai Mulini de Franceschi, accede alla Stazione ferroviaria di Ronchi Sud.

Ai confini del territorio oggetto di variante si evidenzia la presenza una zona "filtro", tra l'area in argomento e l'area Fincantieri-Nidec Asi, dedicata alla nautica da diporto che ospita quattro Società Sportive: Società Velica Oscar Cosulich, Pescatori Dilettanti, Canottieri Timavo, Lega Navale Italiana.

Infine si evidenzia che a Nord di tale territorio, negli anni della II^a Guerra Mondiale, era presente una pista di atterraggio/decollo per idrovolanti.

4. Esiti della VAS

- 1) è stata avviata la procedura di VAS con DC n. 16/68 del 16/10/2012 con la quale l’Autorità Procedente ha individuato gli Enti competenti in materia ambientale:
 - a. *Agenzia Regionale per la Protezione dell’Ambiente (ARPA);*
 - b. *Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia:*
 - ambiente, energia e politiche per la montagna - Servizio valutazione
 - impatto ambientale (VIA)
 - infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici - Servizio
 - tutela beni paesaggistici ;
 - servizio infrastrutture di trasporto e comunicazione;
 - risorse rurali, agroalimentari e forestali
 - c. *Azienda per i Servizi Sanitari n. 2 “Isontina”;*
 - d. *Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio;*

- 2) con DG 77/268 del 04-11-2012 l’Autorità Competente ha recepito l’elenco proposto dall’Autorità Procedente degli Enti competenti a cui richiedere il parere vincolante previsto per legge ai fini di una valutazione dei possibili effetti ambientali derivanti dalla previsione della variante al PRGC;

- 3) è stato redatto, per la fase di "orientamento o scoping", il documento denominato "RAPPORTO PRELIMINARE ", che ha consentito di avviare le consultazioni con l’Autorità Competente e gli altri soggetti competenti in materia ambientale al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale;

- 4) Il rapporto preliminare è stato inviato agli Enti di cui all’elenco approvato sopra richiamato;

- 5) I seguenti Enti consultati si sono espressi con parere vincolante ai fini della redazione del Rapporto Ambientale:
 - a. Regione, Direzione Centrale Ambiente, energia e politiche per la montagna con il parere prot. 0041039P /LETT del 17-12-2012 del Servizio tutela beni paesaggistici,
 - b. Regione, Direzione Centrale risorse rurali, agroalimentari e forestali con il parere prot. SCPA/8.6./78854 del 23/11/2012 del servizio caccia e pesca, risorse idriche e biodiversità,
 - c. La Regione, Direzione centrale ambiente, energia, e politiche per la montagna. Prot. n. 0004918/P dd. 08/02/2012 del Servizio VIA,
 - d. L’ARPA del FVG con parere prot. 0001392-P dell’11-02-2013,
 - e. L’Azienda per i Servizi sanitari n. 2 Isontina con parere prot. 38308/2012 del 12-02-2013.

Non sono pervenuti invece i pareri della Regione FVG, Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e Lavori Pubblici – Servizio infrastrutture di trasporto e comunicazione, e della Soprintendenza per i BAAAAS del FVG.

- 6) La variante, con il Rapporto Ambientale opportunamente integrato al fine di recepire i pareri vincolanti espressi dagli Enti sopra richiamati, è stata adottata con DC n. 19/67 dd. 17 ottobre 2013, e tutti i suoi elaborati sono stati depositati presso la Segreteria comunale dal 18 dicembre 2013 al 17 marzo 2014 (nei tempi di pubblicazione sono stati compresi anche quelli inerenti la procedura di VAS - art. 14 del DLgs 152/2006).
- 7) Entro il termine fissato per le osservazioni sono stati acquisiti i seguenti pareri vincolanti:
- Regione FVG - Direzione Centrale ambiente, energia e politiche della montagna - Servizio valutazione di impatto ambientale con nota ns Prot. n. 21473/P dd. 22/07/2014, è pervenuto il parere sulla valutazione di incidenza;
 - Azienda per i Servizi Sanitari n. 2 Isontina in data 20-05-2014 prot.com.le 19096 ha espresso parere favorevole, con la raccomandazione che lungo la nuova bretella di collegamento si provveda a piantumazioni atte a mascherare la viabilità, nel contesto in cui si inserisce, utili anche come barriera naturale fonoassorbente.

5. Recepimento, nel Rapporto Ambientale, dei contenuti dei pareri degli Enti competenti in materia ambientale

Si illustrano nel seguito le integrazioni apportate al Rapporto Ambientale (RA), che sono state redatte al fine di recepire i contenuti delle osservazioni espresse nei pareri vincolanti degli Enti interpellati. Le sintesi dei pareri pervenuti sono contenute nel citato Rapporto Ambientale al Cap.1.

Con riferimento alla necessità di evidenziare coerenze o discordanze in termini di politiche ambientali definite da Piani Sovraordinati è stata redatta riportata la “matrice di coerenza esterna ai piani sovraordinati/coordinati” a pg. 62 del Rapporto Ambientale.

Inoltre il Rapporto Ambientale è stato così integrato al Par. 2.2:

“...nello specifico si osserva che per quanto riguarda il “Piano di miglioramento della qualità dell’aria”, il “Piano d’azione regionale in materia di inquinamento atmosferico”, il “Piano di gestione dei rifiuti urbani” e più in generale altri programmi riguardanti i rifiuti, la redistribuzione prevista per le aree produttive comporta solo un lieve incremento areale, tale da non comportare una variazione significativa delle condizioni in essere anche tenendo in debito conto le realtà insediative già in essere ed il rapporto incrementale che si determinerebbe rispettivamente alle stesse”.

Per quanto riguarda i piani sovraordinati di governo del territorio si riporta ancora una volta che la variante si limita ad effettuare una redistribuzione, principalmente delle aree “D1” ed “S” già individuate dagli attuali strumenti urbanistici comunali recependo le indicazioni del “PURG”.

Per quanto riguarda il “Piano Regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica” si richiama quanto già specificato, ossia che una variazione al PRGC vigente si è resa necessaria per conformarsi alle profonde trasformazioni della viabilità già intervenute e dei nuovi interventi regionali in corso di progettazione e di cantierizzazione nel breve periodo (bretella di collegamento tra la via dei Canneti e la via dell’Agraria, etc.).

Infine, gli indirizzi relativi ai piani sovraordinati, saranno necessariamente tenuti in considerazione per la stesura del nuovo Piano Operativo Comunale e relativo Piano Strutturale Comunale, già in fase di progettazione e in programma per la fine del 2015.

Il Rapporto Ambientale al Par. 2.3.1. definisce meglio l'area presa in considerazione per le valutazioni di tipo ambientale; in particolare, in relazione alle caratteristiche ambientali dello stato attuale, prende in considerazione il territorio compreso tra via Bagni, via dell'Agraria e lo specchio di mare antistante le Società Sportive e i Mulini De Franceschi, insieme ad un "congruo" intorno di tale area in modo tener conto, nelle diverse valutazioni, anche delle aree di tutela ambientale adiacenti e/o poco distanti.

Al fine di facilitare la comprensione del territorio, delle sue valenze e delle sue criticità, all'interno del Rapporto Ambientale, l'analisi dello stato ambientale è stata scissa in due parti distinte:

- una prima, mirata ad analizzare lo stato ambientale in un'area più ampia che ricomprende gli ambiti d'intorno del progetto, al fine di valutare compiutamente tutti gli aspetti e le possibili correlazioni tra gli stessi dovuti all'intervento in oggetto,
- una seconda mirata ad analizzare la porzione di territorio realmente interessata dalla trasformazione proposta, le cui peculiarità potranno essere anche notevolmente diverse da quanto riscontrabile nel congruo intorno.

In termini di impatto sulla popolazione e sulla salute umana nel Rapporto Ambientale viene specificato che le nuove opere comporteranno un beneficio derivante da:

- un minore inquinamento atmosferico ed acustico dovuto al traffico veicolare pesante, in quanto lo stesso sarà deviato in modo da non interessare le aree residenziali,
- analogamente un minor disturbo delle aree residenziali legato alle vibrazioni connesse al traffico pesante,
- una maggiore omogeneità del parco veicoli circolante, in quanto i flussi veicolari urbani ed industriali saranno maggiormente separati con un conseguente aumento della sicurezza stradale.

La modifica alle zone industriali operata con questa variante non solo risulta funzionale all'allontanamento del traffico pesante dall'abitato di Panzano e più in generale dalla città, ma consentirà anche di avviare il processo di trasformazione dell'intera Baia di Panzano in un polo industriale - nautico, condizione sino ad ora impedita da un difficoltoso accesso alle aree.

Nel Rapporto Ambientale viene descritta la zona D1e – nautica da diporto in modo da evidenziare come la stessa ben si inserisca nel contesto dello sviluppo urbanistico della zona interessata dalla variante; la zona D1e infatti rappresenta una cerniera di congiunzione tra l'industria pesante posta a Nord e le aree naturali a ridosso della costa, in quanto sarà caratterizzata da volumi costruiti di modesta dimensione tra le forme alte e piene degli edifici industriali e la superficie bassa e aperta dei prati e del mare.

Inoltre le nuove realtà industriali – artigianali legate alla nautica da diporto saranno collocate in area D1e, in posizione diametralmente opposta alle aree cittadine con destinazione residenziale e disconnesse ulteriormente da queste ultime grazie alla nuova fascia di parco urbano di previsione in zona Nord ed alla viabilità da realizzare.

Nel Rapporto Ambientale sono trattati gli impatti ambientali derivanti dall'attuale e futuro insediamento di nuove attività industriali; nel seguito si sintetizzano i contenuti integrati nel RA.

La variante n. 47 adegua lo strumento urbanistico generale vigente alle previsioni della bretella di collegamento stradale, che consentirà di garantire alle aree industriali un accesso privilegiato alternativo a quello attuale che prevede l'attraversamento del centro abitato sovrapponendosi alla normale viabilità cittadina; pertanto, detta variante, non introduce nuovi elementi o potenziali criticità per l'ambiente, ma anzi razionalizza la viabilità e riduce le aree non necessarie allo sviluppo industriale a favore di un incremento delle aree adibite a verde.

Tutte le attività che si insedieranno nelle aree oggetto di trasformazione, indipendentemente dalla loro classificazione, sono, per posizione e per tipologia di attività, già di per sé fortemente disciplinate dalle singole norme di settore (AIA, autorizzazioni allo scarico acque, autorizzazione emissioni in atmosfera, autorizzazione paesaggistica, etc.), pertanto gli unici effetti negativi in termini di impatti su suolo acqua ed aria si ritiene possano essere oggettivamente legati limitatamente alle fasi di trasformazione fisica del sito, connesse alla durata dei singoli cantieri e limitatamente ai mezzi d'opera utilizzati.

Per quanto riguarda le immissioni in corpo idrico superficiale ed in atmosfera, le stesse risulteranno analoghe a quelle generate dalle attività ora insediate lungo le rive del bacino idrico di riferimento.

Per quanto concerne la matrice suolo, fatte salve le aree a parco per le quali non si ravvisano rischi potenziali. Le aree destinate ad attività produttive dovranno essere realizzate in modo da non consentire compenetrazioni di agenti inquinanti attraverso il contatto diretto (sversamento), il percolamento e la lisciviazione in falda, utilizzando tecnologie e sistemi di trattamento delle acque meteoriche normati dalle attuali disposizioni in campo ambientale.

Le opere in previsione sebbene siano di importante rilevanza su una scala di pianificazione comunale e sovra comunale, sono comunque contenute in termini assoluti e quindi non sono in alcun modo in grado di indurre impatti negativi su fattori climatici.

Anche in considerazione della cumulabilità degli effetti una tale organizzazione spaziale risulta premiante rispetto allo stato attuale che vede a stretto contatto aree industriale ad aree a prettamente naturali.

Per quanto riguarda la componente rumore si precisa che il Piano Comunale di Classificazione Acustica, in fase di approvazione, recepirà al suo interno la variante n. 47 in argomento.

Per quanto riguarda gli impatti su flora e fauna il Rapporto Ambientale, in sintesi è stato integrato con le seguenti considerazioni: l'area oggetto di trasformazione ricalca il modello caratteristico delle zone umide ripreso più in generale nell'ambito territoriale allargato, tuttavia in questo caso di valenza minore in quanto gli ampi spazi, prevalentemente costituiti da canneto e prato umido unitamente ai corsi d'acqua con scarsa o nulla vegetazione ripariale in elevazione, non consentono un uguale insediamento di specie con elevato tasso di biodiversità come invece accade nelle vicine aree SIC Schiavetti e Cavana.

Non sono pertanto prevedibili effetti di carattere significativo, determinati dall'applicazione delle previsioni di variante rispetto alle norme previgenti, con ripercussioni su flora e fauna, avendo queste ultime serbatoi a maggior valenza ambientale nelle vicine aree tutelate. Parimenti non sono previste riduzioni di aree verdi in termini quantitativi, per converso vi è la previsione di un aumento delle aree destinate a parco urbano quantificabile in circa 8.000 mq stimati per difetto.

Si evidenzia inoltre che la variante n. 47 risulta propedeutica alla formazione di un piano attuativo di iniziativa pubblica che verrà redatto, per conto del Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Monfalcone già con consenso scritto, dall'Amministrazione Comunale in forza dell'articolo 12 comma 7 del DPR n. 086/2008.

Detto piano attuativo avrà la facoltà di stabilire puntualmente gli interventi antropici sull'area (attività, superfici, altezze, volumi, ecc.) e quindi la procedura di VAS potrà essere rivista se le qualità progettuali dovessero essere diverse da quelle indicate dalla variante stessa, che si ricorda, sono previsioni generali e non specifiche.

Nel Rapporto Ambientale vengono specificate le misure di compensazione previste a fronte degli eventuali impatti negativi che riguardano la variante in progetto.

Si fa presente che la razionalizzazione degli spazi dedicati alla viabilità in favore delle aree S5e – Parco urbano ed il completamento dello sviluppo dell'area nell'unicum di polo nautico per il diporto rappresenta di per sé già una misura di compensazione.

Inoltre sono state individuate opere di ripristino e riqualificazione ambientale da realizzare, come ad esempio la protezione delle aree percorse da incendio, la creazione di aree di parco urbano avente la funzione di fascia filtro, etc.

A compensazione della perdita di superfici prative viene anche proposto il mantenimento della superficie boscata esistente nell'area ed attualmente inserito in zona D1d nord e composta da elementi lineari della vegetazione arboreo e arbustiva, caratterizzati dalla dominanza di latifoglie alloctone naturalizzate, quali la robinia ed il gelso, unitamente a sambuco, sanguinella ed il rovo.

A compensazione della perdita di piccole superfici a ristagno idrico che si rinvergono oggi in area d'intervento a conseguenza e costituenti habitat per diverse specie anfibe presenti, si propone un aumento delle superfici in continuità con l'attuale giardino pubblico "Adelchi Pelaschier" ed a ridosso della roggia protetta S.Giusto, che si ribadisce non solo essere esclusa dalle aree di intervento, ma anche riqualificata da una più organica distribuzione di parco urbano in prossimità della stessa.

Il bilancio d'uso del suolo risulta pertanto essere positivo: a fronte di un incremento di destinazioni d'uso di aree industriali dedicate alla nautica vi è la previsione di un analogo incremento delle aree adibite a parco urbano.

Nel seguito vengono riportate le ragioni che hanno portato alla scelta del progetto di variante, rispetto alle altre alternative progettuali, compresa l'ipotesi "zero", ossia il non intervento.

L'area di variante è preordinata ad uno sviluppo urbanistico caratterizzato da aree industriali di insediamenti nautici da diporto e da fasce di verde: l'assetto territoriale sia in presenza che in assenza della variante, sarà soggetto ad un'effettiva attività antropica conformemente alla sua destinazione urbanistica attuale.

Il Rapporto Ambientale descrive lo scenario attuale che consiste in un'area altamente antropizzata e circondata da stabilimenti industriali di notevoli volumetrie ed altezze; l'area è stata prima bonificata per l'utilizzo agrario e poi per la realizzazione di una pista per idrovolanti.

Attualmente detta area ha subito una parziale rinaturalizzazione causata soprattutto dall'abbandono della stessa e dalla mancata manutenzione del verde da parte dei proprietari.

Considerando quindi "l'ipotesi zero", ovvero il non intervento, si ribadisce come l'area, che ad oggi appare prevalentemente ricoperta da vegetazione spontanea a canneto, sia già disciplinata dal vigente piano regolatore per attività analoghe e dimensionalmente compatibili con quanto previsto nella redistribuzione progettata nella Variante n.47.

Pertanto come "non intervento", non va erroneamente inteso il concetto di mantenimento dello status quo fisico con le peculiarità ad oggi riscontrabili sull'area, ma più propriamente bisogna assumere come "ipotesi zero" il non applicare la variante dello strumento urbanistico, ovvero il mantenimento degli attuali criteri di sviluppo dettati dal PRGC vigente, che come si è avuto modo di dimostrare sono:

- superati dagli eventi,
- non corrispondenti all'attuale assetto viario,
- non coordinati con piani e progetti di grado superiore,
- non efficaci nel governo del territorio, né sotto gli aspetti di sviluppo dell'area, né sotto gli aspetti di riassetto viabilistico e conseguente tutela dell'abitato di Panzano e più in generale dell'intera città.

In conclusione, per quanto su esposto, si sottolinea che le ragioni delle scelte progettuali sono state determinate:

- dalla necessità di garantire un equilibrato sviluppo territoriale capace sia di tutelare gli insediamenti residenziali quanto di promuovere le attività economiche presenti o future da sviluppare nell'ambito del territorio comunale,
- per massimizzare, nell'ambito dei vincoli definiti all'interno di piani e programmi, il raggiungimento degli obiettivi prefissati su più scale di governo del territorio, rispetto ad eventuali alternative che non possono prescindere da tutti gli "input", sia di tipo fisico che di tipo progettuale già in essere sul territorio.

6. procedure urbanistiche di variante

La variante urbanistica è stata predisposta in base all'art. 63 bis della LR. 5/07

Pareri urbanistici acquisiti:

- parere geologico preventivo sulla variante emesso dalla Direzione centrale Ambiente, energia e politiche per la montagna – Servizio geologico, ai sensi della LR 27/88 e LR 16/2009 art. 20 comma 2° del 29-07-2013 n. 42/2013 con l'unica prescrizione inserita nella normativa che la relazione geologica deve essere rispettata con quanto indicato nella stessa;
- intese con il Consorzio per lo Sviluppo Industriale:
l'area fa parte del Piano Territoriale Infraregionale di competenza del Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Monfalcone (LR 3/99) che copre il territorio industriale di interesse regionale "D1" dei Comuni di Monfalcone e Staranzano, che la Regione FVG, con proprio DPRReg. 0313/Pres del 15-09-2005, ha approvato complessivamente nella sua componente di "Livello Strutturale Strategico" e, all'epoca, per il solo Comune di Staranzano anche nella sua componente operativa attuativa;
- Ministero dei Beni e delle attività Culturali e del Turismo, Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del FVG – Soprintendenza per i beni Archeologici del FVG, che ha risposto con nota del 15 ottobre 2014 accertando che nelle aree interessate dalla Variante n. 47 al PRGC vi sono:
 - non vi sono beni di interesse archeologico sottoposti a provvedimenti dichiarativi (articoli 12 e 13 del DLgs 42/2004).

Nella nota medesima non è stato ravvisato nulla da eccepire riguardo il progetto di variante, fatto salvo l'esercizio delle funzioni di tutela di cui al DLgs 42/04 e la raccomandazione che tutte le opere pubbliche realizzate in quelle aree siano soggette alla verifica preventiva di interesse archeologico già in fase di progettazione preliminare, in quanto la zona in questione è oggetto di frequentazione in età antica, protostorica, romana e medievale.

Pertanto tutti gli interventi che interferiscano con il sottosuolo dovranno essere segnalati alla Soprintendenza per un esame di verifica della sussistenza archeologica.

7. Parere motivato dell'Autorità Competente

In base all'art. 15 1° comma del DLgs 152/06, l'Autorità competente, con propria DG.....delha espresso il proprio parere motivato tenendo conto della documentazione, delle osservazioni e dei pareri pervenuti, come già detto in precedenza, dalla:

- Regione FVG - Direzione Centrale ambiente, energia e politiche della montagna - Servizio valutazione di impatto ambientale;
- Azienda per i Servizi Sanitari n. 2 Isontina.

8. Monitoraggio degli effetti ambientali del piano

In base all'art. 18 del DLgs 152/06 è stato redatto l'elaborato avente per oggetto "criteri ed azioni di monitoraggio", che assicura il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'approvazione della variante n. 47 e dei futuri piani attuativi sull'area, in modo da individuare tempestivamente gli impatti negativi ed adottare opportune misure correttive.

In ragione degli impatti più rilevanti innescati dalle azioni di piano e progetto, andranno monitorati nel tempo:

- l'effettiva efficienza delle opere per il deflusso canalizzato delle acque meteoriche e reflue al fine di evitare e contenere eventuali forme inquinanti provenienti dalle aree industriali a carico delle aree naturali e di interfaccia con le restanti attività antropiche;
- l'effettiva efficacia delle norme di protezione e tutela ed i vincoli imposti al fine di riqualificare e proteggere le aree che hanno già dimostrato in passato di essere episodicamente aggredite dal fuoco;
- il corretto mantenimento sfalcio e potatura di tutte le essenze presenti all'interno delle aree "S5e".
- il corretto completamento dello sviluppo delle aree secondo quanto previsto dalla variante urbanistica;
- l'effettiva riuscita delle opere di tutela ecologica e mitigazione di tipo paesaggistico a cui dovranno essere sottoposte tutte le opere presenti nelle aree a destinazione "D1e" e più in generale in tutte le aree ricadenti nei vincoli imposti dalla presenza del mare e delle rogge (acque interne);
- l'effettiva riuscita ed efficacia delle opere di mitigazione e cuscinetto di tutte le criticità quali rumore polveri emissioni etc. nelle aree di interfaccia tra gli insediamenti industriali e le aree a vocazione naturalistica e turistico ricettiva (nautica da diporto);
- il corretto deflusso veicolare rispetto alla viabilità di nuova realizzazione;
- la compatibilità di quanto realizzato con quanto sarà previsto dal Piano Comunale di Classificazione Acustica.

Il monitoraggio dovrà seguire, in funzione degli Obiettivi della variante e delle Azioni necessarie al raggiungimento degli stessi degli indicatori di Processo e di Contesto attraverso i quali monitorare di controllo dell'evoluzione.

Gli indicatori di Processo descrivono lo stato o il grado di attuazione della variante (indicatori di monitoraggio della variante), mentre gli indicatori di contesto permettono di misurare l'evoluzione del contesto ambientale in relazione alle modifiche comportate dall'attuazione del piano. Relazionando i due indicatori si otterrà l'efficacia del piano e la coerenza dello sviluppo con gli obiettivi attesi (con concludere la procedura di VAS, precisando fin d'ora che le misure per il monitoraggio verranno seguite nelle fasi progettuali in ordine alle destinazioni d'uso che verranno attuate nell'area).