

ARPA - FVG

Prot . 0012314 / P / GEN/ AUT

Data : 24/04/2024 17:18:43

Classifica : DS

GEN/INT 0006787

S.O.C. OSMER e gestione rischi naturali
S.O.S. *Valutazioni e Pianificazione VIA e VAS*
Responsabile del procedimento:
dott.ssa Stefania Del Frate
Via Cairoli, 14 - 33057 Palmanova
Tel. 0432/1918033
Email stefania.delfrate@arpa.fvg.it
Responsabile dell'istruttoria:
dott.ssa Annalisa Griò
Tel. 0432/1918076
Email annalisa.grio@arpa.fvg.it
dott.ssa Sara Croce
Tel. 0432/1918084
Email sara.croce@arpa.fvg.it

Spett.

**Ministero dell'Ambiente e della
Sicurezza Energetica**

Direzione generale valutazioni ambientali
*Divisione V – procedure di valutazione VIA
e VAS*

PEC: VA@pec.mite.gov.it

e p.c.

Regione Friuli Venezia Giulia

Servizio valutazioni ambientali

PEC: ambiente@certregione.fvg.it

Oggetto: *“Piano Territoriale nazionale per il secondo binario della linea ferroviaria sulla tratta
Divaccia-Capodistria”.*

Parere per la consultazione pubblica transfrontaliera – **Valutazione Ambientale Strategica.**

Vs. nota prot. n. 50733 del 15/03/2024 al ARPA FVG n. 8464 del 15/03/2024.

PREMESSA

Con riferimento alla richiesta in oggetto, inviata alla scrivente ai sensi dell'art. 32 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. (T.U.A.), si precisa che l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente, in qualità di soggetto competente in materia ambientale ex articolo 5, comma 1, lettera s) del medesimo decreto, risponde fornendo osservazioni tecnico-scientifiche e suggerimenti a supporto dell'Autorità Competente e/o Procedente.

Si ricorda che l'obiettivo primario del T.U.A è la “promozione dei livelli di qualità della vita umana, da realizzare attraverso la salvaguardia ed il miglioramento delle condizioni dell'ambiente e l'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali”¹ e che “L'attività della pubblica amministrazione deve essere finalizzata a consentire la migliore attuazione possibile del principio dello sviluppo sostenibile, per cui nell'ambito della scelta comparativa di interessi pubblici e privati, connotata da discrezionalità, gli interessi alla tutela dell'ambiente e del patrimonio culturale devono essere oggetto di prioritaria considerazione”².

¹ Articolo 2, comma 1

² Articolo 3-quater, comma 2



Certificazione
sistema di gestione

ISO 9001
Per la qualità

ISO 14001
Ambientale

Certificazione ISO 9001
riferita alle sedi di Palmanova e Sede di Pordenone
Cert. N. 0023.2020

Certificazione ISO14001
riferita alla sede di Palmanova Via Cairoli 14
Cert. N. 0030.2020

ESAME DELLA DOCUMENTAZIONE PRESENTATA

La documentazione resa disponibile su link dedicato, indicato nella nota di trasmissione, è costituita da:

- Relazione Ambientale per il secondo binario della nuova linea ferroviaria sulla tratta Divača-Capodistria; Fascicolo 2: fase DLN SD2;

Allegati grafici:

- Allegato 1: Pregledna situacija – Rappresentazione dei contenuti in piano;
- Allegato 2.1: Namenska raba – Destinazione d'uso;
- Allegato 2.2: Dejanska raba – Uso effettivo;
- Allegato 3: Recna mreza in kat vodotokov – Rete fluviale e classificazione dei corsi d'acqua;
- Allegato 4: Gozd in gozdna zemljsca – bosco e terreni forestali;
- Allegato 5.1: Narava varovana obmocja – Aree protette;
- Allegato 5.2: Narava naravne vrednote in EPO – Valori naturalistici, aree di rilevanza ecologica e valori naturalistici previsti;
- Allegato 6: Kulturna dediscina – Strutture e aree del patrimonio culturale;
- Allegato 7.1: hrup gradnja karta Ldan – Inquinamento acustico durante la costruzione, indice L_{GIORNO} ;
- Allegato 7.2: hrup obratovanje 2050 karta Ldvn – Inquinamento acustico lungo la rete ferroviaria nel 2050, rete di pianificazione, indice L_{GSN} .

Le modifiche e le integrazioni al Piano di sito nazionale proposte, prefissano i seguenti obiettivi:

- *“aumentare la competitività dell'economia europea perché interesserà anche altri investimenti statali o privati (con un migliore collegamento ferroviario dal Porto di Capodistria attraverso la Slovenia verso l'Austria, la Repubblica Ceca, la Slovacchia e l'Ungheria aumenterà l'attrattiva delle regioni per nuovi investimenti)”* (pag. 1 RA).
- *“spostare parte del traffico merci dalla strada alla ferrovia”* (pag. 1 RA).
- *“riduzione dei costi ambientali e dell'impronta di carbonio, il che contribuirà al raggiungimento degli obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici fissati dall'Unione Europea”* (pag. 1 RA).

“L'obiettivo principale del piano è garantire la capacità a lungo termine dell'infrastruttura di trasporto ferroviario in Slovenia, obiettivo che potrebbe essere raggiunto in questa sezione eliminando la strozzatura sulla tratta ferroviaria Divača-Capodistria” (pag. 1 Relazione ambientale). Gli interventi relativi al piano sono volti al raggiungimento dell'obiettivo europeo di aumentare la competitività della relativa economia, spostando parte del traffico merci dalla strada alla ferrovia.

Le modifiche e le integrazioni al *“piano proposto includono il posizionamento del binario di sinistra con tutte le sistemazioni necessarie per garantire il funzionamento del binario di sinistra Divača-Capodistria sul territorio”* (pag. 4 Relazione Ambientale, d'ora innanzi RA).

Le azioni del piano sono necessarie a garantire il posizionamento del doppio binario, si elencano quelle che non sono state oggetto di valutazione ambientale in passato, ovvero (pag. 5 RA):

- Sistemazione dell'area della Val Rosandra (viadotto 1L, galleria T1A)
- Costruzione viadotto di Gabrovica (V1L) (a sinistra di quello già in costruzione V1L);

- Realizzazione nuove gallerie nella valle Osopo (T3-6L, T7L);
- Costruzione viadotto Vinjan (V2L) (parallelamente al viadotto già in costruzione);
- Costruzione di nuove strade di accesso T6-T7, T-7e, T-3a2, T-2b2, modifiche all'allineamento delle strade di accesso: T-8aS e DP-1, strada Stepani, strada sterrata di manutenzione da DP-2 al portale della galleria T8;
- Collegamento pedonale/ciclabile in sterrato dal nuovo sottopassaggio sotto la linea ferroviaria a Divaška jama e la disposizione di un'intersezione a quattro vie sulla strada regionale nell'area del collegamento con Divaška jama;
- Estensione degli scavi e dei rilevati dal tunnel T8L all'ENP di Dekani;
- L'ampliamento degli scavi e dei rilevati da Divača al portale della galleria T1L;
- Ampliamento dei cantieri presso la strada di accesso T7 e il viadotto Crni Kal
- Collocazione e funzionamento del binario di sinistra sull'intera tratta da Divača a Dekani;

“Non sono state proposte soluzioni alternative nella fase di proposta di modifica del Piano di sito nazionale, ma sono stati presi in considerazione tre scenari alternativi nella fase di studio delle alternative:

- *scenario 1: Il binario + linea ferroviaria esistente Divača–Capodistria*
- *scenario 2: Il binario + binario di sinistra previsto della nuova linea Divača–Capodistria + linea ferr. esistente da Divača a Prešnica (il traffico sulla linea esistente tra Prešnica e Dekani sarà interrotto)*
- *scenario 3: Il binario + binario di sinistra previsto della nuova linea Divača–Capodistria + intera linea ferr. esistente da Divača a Capodistria” (pag. 3 RA).*

“Lo scenario 2 è stato valutato come lo scenario con il minor impatto sull'ambiente, in particolare a causa dell'abbandono dell'esercizio della linea ferroviaria esistente tra Presnica e Capodistria. L'abbandono dell'esercizio di questa parte della linea ferroviaria comporterebbe una significativa riduzione degli impatti negativi sull'area di conservazione dell'acqua, una riduzione della pressione sull'importante area di conservazione della natura del Ciglione carsico e una riduzione dell'inquinamento acustico ambientale” (pag. 4 RA). “Nello scenario 2 è prevista la rimozione della linea. Lo spazio della linea dismessa, dopo la rimozione dei binari ferroviari, delle traversine e della struttura superiore della linea ferroviaria (rimangono le strutture – viadotti, ponti ecc.), può essere dedicato ad usi alternativi (turistico, ricreativo – ad es. pista ciclabile)” (pag. 4 RA).

OSSERVAZIONI

Nel rispetto del Principio dell'azione ambientale³, analizzati i contenuti della documentazione fornita, si formulano le seguenti osservazioni.

Acque superficiali

Obiettivo ambientale: *“Prevenire il deterioramento delle acque superficiali e garantire il raggiungimento di un buono stato ecologico e chimico delle acque superficiali. Posizionare il piano nel territorio in modo tale che il rischio di alluvione ed erosione esistente nell'area considerata e oltre non aumenti. Mantenimento della stabilità del suolo” (pag. 23 RA).*

³ *La tutela dell'ambiente e degli ecosistemi naturali e del patrimonio culturale deve essere garantita da tutti gli enti pubblici e privati e dalle persone fisiche e giuridiche pubbliche o private, mediante una adeguata azione che sia informata ai principi della precauzione, dell'azione preventiva, della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente, nonché al principio "chi inquina paga" [...]" (Articolo 3-ter, comma 1 del T.U.A)*

“Il piano prevede interventi fisici in acque e terreni costieri che provocano stress idromorfologici e un impatto sullo stato delle acque superficiali. Il piano è previsto nell’area delle inondazioni, della comparsa di erosione e frane” (pag. 23 RA).

La costruzione del nuovo binario di sinistra comporta anche la realizzazione di un nuovo ponte e di una galleria nella parte slovena dell’area protetta della Val Rosandra; mentre nella zona del Rio Osopo *“è prevista una sistemazione del Rio Osopo e l’attraversamento di due affluenti del Rio Osopo” (pag. 290 RA).*

Come specificato nel RA tali corsi d’acqua sono tipizzati⁴ ai sensi della DQA (direttiva 2000/60/CE) e D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

- Il *rio Osopo* (codice corpo idrico ITARW14LV00400010FR – 07SS1T1), fortemente modificato, classificato con potenziale ecologico sufficiente e stato chimico buono, monitorato nella stazione TS006;
- Il *torrente Rosandra* (codice corpo idrico ITARW14LV00300030FR – 07SS2T1), naturale, classificato con stato ecologico buono e stato chimico non buono, monitorato nella stazione TS001.

Nel RA vengono definiti i possibili impatti e misure delle opere, dall’analisi emerge una descrizione di possibili alterazioni limitatamente alla torbidità e alla componente chimica e fisico-chimica ed effetti che possono avere sugli organismi acquatici. Non è stata presa in considerazione la complessità dell’ecosistema fluviale che è caratterizzato anche da altri organismi autotrofi ed eterotrofi che sono oggetto di campionamento ed analisi dello stato ecologico ai sensi della normativa vigente. Non sono state inoltre descritte le possibili modifiche idromorfologiche del tratto, soprattutto in merito agli interventi previsti nel rio Osopo e suoi affluenti.

La fase di cantiere, in particolare per la costruzione della nuova galleria T1A e del viadotto 1L previsti dal Piano, risulta la più critica per eventuali impatti riguardanti il Torrente Rosandra e gli affluenti del rio Osopo. Si ritiene opportuno individuare una modalità di condivisione del cronoprogramma delle attività di cantiere ed elaborare in fase di VIA un piano di monitoraggio che preveda valutazioni congiunte degli eventuali impatti transfrontalieri a valle dei cantieri.

Acque sotterranee

Obiettivo ambientale: *“Conservazione del buono stato chimico e quantitativo delle acque sotterranee” (pag. 23 RA).*

“A causa dell’interferenza con le acque sotterranee nelle aree in galleria ed eventualmente anche nelle aree di scavo, il progetto potrebbe incidere sullo stato quantitativo delle acque sotterranee e, di conseguenza, sull’abbondanza di fonti idriche dotate di autorizzazioni ambientali in materia idrica. A causa della costruzione, c’è una possibile influenza sullo stato chimico del corpo idrico” (pag. 23 RA).

Nel RA vengono preventivati e considerati impatti sull’ambiente idrologico ed idrogeologico e vengono riportate le relative mitigazioni. Gli interventi di cantiere prospettati e il funzionamento a regime della linea ferroviaria potrebbero avere un influsso sugli aspetti qualitativi e quantitativi degli corsi d’acqua locali, delle falde carsiche e delle scaturigini presenti.

⁴ <https://www.arpa.fvg.it/temi/temi/acqua/sezioni-principali/acque-interne/qualita-delle-acque/> - Provincia di Trieste

Si osserva che nell'area sussistono alcune realtà ad approvvigionamento locale (es. Allevamento ittico presso Bagnoli della Rosandra) che potrebbero subire delle alterazioni dovute agli impatti preventivati e che pertanto dovranno essere incluse nel monitoraggio.

Inquinamento acustico

Obiiettivo ambientale: *“Riduzione dell'inquinamento acustico ambientale”* (pag. 26 RA).

“L'inquinamento acustico aumenterà con la nuova linea ferroviaria, mentre l'inquinamento acustico dovrebbe diminuire lungo la linea esistente. Gli impatti saranno presenti durante la costruzione e l'esercizio della linea” (pag. 26 RA).

Come riportato nel RA (pag. 303) i possibili impatti transfrontalieri connessi all'inquinamento acustico potrebbero verificarsi nella:

- Zona ovest della Val Rosandra;
- Zona sud dell'insediamento di Vignano (edifici più vicini situati a 260 m).

Allo stato attuale non sono evidenti criticità dal punto di vista dell'inquinamento acustico nelle suddette aree.

Per quanto riguarda la fase di cantiere, descritta a pag. 304 del RA, si rileva una certa ricaduta della rumorosità prodotta dal cantiere in prossimità al sito denominato *“Viadukt Vinjan V2L” e alla galleria “Predor T7L” - posa del di binario di sinistra, realizzazione del viadotto, costruzione delle due canne del tunnel e degli impianti di ventilazione del tunnel “T8”*. State che, come viene riportato nel RA, *“Durante la costruzione, i livelli di rumore negli edifici più esposti di Vignano non supereranno i valori limite e non saranno necessarie ulteriori misure di mitigazione per ridurre gli impatti acustici transfrontalieri durante la costruzione”*, si ritiene che possa essere opportuna la redazione e condivisione di un cronoprogramma (con indicazione del periodo diurno, ed eventualmente notturno e orari delle fasi più rumorose) circa l'avvio, il corso d'opera e la conclusione dei lavori sulla linea ferroviaria che interesserà in particolare la frazione di Vignano e potenzialmente le frazioni di Belpoggio in Comune di Muggia e Crociata in Comune di Dorligo della Valle al fine di conoscere la tempistica di eventuali temporanee modifiche del clima acustico locale.

Per quanto concerne la fase di esercizio *“l'inquinamento acustico sul lato italiano del confine, a Vignano, sarà aumentato a causa del traffico sulla parte aperta della linea tra le gallerie T7 e T8. La linea sarà parzialmente interrata nella parte iniziale di quest'area, mentre nella parte occidentale verso la galleria T8 la linea transiterà su un viadotto. [...] La base tecnica per il nuovo binario di sinistra prevede la costruzione di una barriera antirumore aggiuntiva sul lato nord della linea, per una lunghezza di 847 m e un'altezza di 2,5 m sopra il GRT. Questa misura aggiuntiva ridurrà l'inquinamento acustico in corrispondenza delle strutture più esposte a Vignano fino a 9 dB(A). Tenendo conto della barriera acustica aggiuntiva nell'area del viadotto V2L, l'inquinamento acustico ambientale sul lato italiano del confine a Vignano non supererà i valori limite di legge”* (pag. 304 RA).

Tenuto conto:

- dei limiti di rumore fissati dalla normativa italiana in materia, in particolare il DM 16 marzo 1998⁵ e il D.P.R. 18 novembre 1998 n. 459⁶,

⁵ *“Tecniche di rilevamento e misurazione dell'inquinamento acustico”*

⁶ *“Regolamento recante norme di esecuzione dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995 n°447, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario”*

- Della distanza che intercorre tra i ricettori e la linea ferroviaria
- delle opere di mitigazione acustica passiva previste dal Piano mediante l'interposizione di idonee barriere fonoassorbenti-fonoisolanti nella tratta ferroviaria interessata su citata.

Ferma restando, in ogni caso, la necessità di un adeguato monitoraggio acustico in post-operam, al fine di verificare la bontà delle stime previsionali effettuate nonché l'efficacia delle opere di mitigazione del rumore installate, garantendo di poter tempestivamente intervenire nell'eventualità emergano situazioni di criticità ovvero impatti inattesi;

Si forniscono le seguenti indicazioni in merito:

- si raccomanda un'attenta progettazione di dettaglio, soprattutto in relazione alle caratteristiche acustiche dei materiali, delle barriere antirumore da installarsi lungo il viadotto di Vignano V2L, lungo il binario di sinistra in aggiunta a quanto già previsto per il binario di destra, onde limitare fra l'altro, per quanto possibile, l'effetto indesiderato dovuto a riflessioni multiple delle onde sonore su superfici rigide non fonoassorbenti (quali potrebbero essere quelle trasparenti citate nella relazione);
- si raccomanda una scrupolosa cura nell'installazione delle previste opere di mitigazione del rumore (barriere acustiche), secondo buona tecnica e comunque in modo da garantire la necessaria contiguità fra elementi successivi, evitando la creazione di luci libere che potrebbero costituire vie preferenziali di propagazione del rumore verso le aree circostanti;

Qualità dell'aria

Obiettivo ambientale: *“Riduzione delle emissioni inquinanti nell'aria”* (pag. 25 RA).

“Durante la costruzione della nuova linea ferroviaria si prevede un parziale aumento degli impatti sulla qualità dell'aria [...] le emissioni di PM10 saranno una fonte di inquinamento atmosferico nell'area di costruzione. [...] il sito di costruzione del binario sinistro previsto per Divača-Capodistria si troverà a 350 m di distanza dagli edifici più vicini sul lato italiano del confine a Vignano e gli edifici più vicini a Vignano saranno a 260 m di distanza dalla strada di costruzione T-7” (pag. 303 RA).

“La costruzione della sezione aperta del tracciato avverrà solo durante il periodo diurno, mentre la costruzione delle canne del tunnel dovrebbe avvenire ininterrottamente 24 ore su 24”. “Durante la costruzione, si prevede inoltre di misurare le concentrazioni di PM10 nell'area di confine in prossimità del cantiere del viadotto V2L” (pag. 303 RA).

Si ritiene opportuno, per la fase di cantiere, individuare una modalità di condivisione del cronoprogramma delle attività di cantiere ed elaborare in fase di VIA un piano di monitoraggio che preveda valutazioni congiunte degli eventuali impatti transfrontalieri sulla qualità dell'aria e sui livelli di PM10, in particolare in prossimità dei centri abitati in territorio italiano (Vignano).

Aree Protette

Obiettivo ambientale: *“Mantenere l'integrità e la connettività delle aree protette e delle aree Natura 2000 e preservare le proprietà e i processi che rendono l'area protetta”* pag. 24 RA.

“Nell'area di intervento fisico del piano sono presenti tre aree Natura 2000 (ZPS Kras, ZSC Kras, ZSC Rižana) e un'area protetta (KP Beka)” pag. 24 RA.

Sul versante italiano, adiacente alla zona slovena sede del nuovo binario sinistro, *“sono presenti due aree protette nel raggio di 500 m”* (pag. 285 RA), la Riserva Naturale della Val Rosandra e i Laghetti delle Noghere. Inoltre sono presenti due siti Natura 2000: ZPS IT3341002 Aree Carsiche della Venezia

Giulia (SPA in sloveno) e ZSC IT3340006 Carso Triestino e Goriziano (SCI in sloveno), “*aree designate per specie minacciate*” (pag. 285 RA).

Riserva Naturale Regionale della Val Rosandra

“*La Val Rosandra è l'unica area del Carso di Trieste in cui scorre un corso d'acqua superficiale*”, “*è anche una delle aree acquatiche più estese della regione di Trieste, motivo per cui si sono insediati qui rari rettili e anfibi*” (pag. 285 RA).

“*La parte slovena è protetta come parco paesaggistico con il nome di 'Beka - la gola del Rosandra con la valle Griža, le doline e i siti archeologici di Lorenc e del castello sopra Botač'* pag. 288 RA.

Si valuta positivamente l'intenzione di applicare misure di mitigazione specifiche per la Val Rosandra “(KP Beka, NV Rosandra – canyon, ZSC Carso, ZPS Carso) si devono considerare tutte le misure di mitigazione prescritte dall'Elaborato per l'attuazione delle misure di prevenzione dell'inquinamento dell'area del Rosandra, Aquarius d.o.o., Lubiana, 2023”, tale documento citato risulta però essere assente tra la documentazione presentata.

Nel documento “*Addendum per le aree protette (Valutazione appropriata) per la valutazione degli impatti del secondo binario della linea ferroviaria sulla tratta Divača–Capodistria: impatto sulle aree protette nella Repubblica Italiana – fase DLN SD2*” a pagina 20, si legge: “*data la lontananza e la natura delle opere di intervento [...], non ci saranno impatti negativi sulle specie qualificate e principali dei gruppi dei mammiferi e delle piante*”; riguardo tale affermazione si sottolinea che “*il binario di sinistra della galleria T1L è il più vicino all'area protetta della Riserva Naturale della Val Rosandra (a circa 130 m)*” (pag. 20 Addendum aree protette) e che nella zona della Val Rosandra si è previsto di “*realizzare ulteriori sistemazioni nella zona della Val Rosandra (oltre al tunnel, anche un ponte e gallerie)*” (pag. 5 Relazione Ambientale) motivo per il quale si ritiene che non possano essere esclusi a priori impatti sulle specie delle aree protette.

Si ritiene opportuno che gli esiti del monitoraggio sulle matrici ambientali, in particolare acque e rumore, vengano analizzati anche nell'ottica di individuare eventuali impatti indiretti sulla componente floro-faunistica.

Come già evidenziato nella RA sono previste misure di mitigazione per evitare la diffusione di specie aliene invasive (IAS) che potrebbero causare danni e perdita di biodiversità⁷. Si ritiene opportuno valutare nel monitoraggio anche l'efficacia di tali misure e il contributo al raggiungimento dell'Obiettivo 15.8 dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, il cui target è “*entro il 2020 adottare misure per prevenire l'introduzione e ridurre significativamente l'impatto delle specie alloctone (aliene) invasive sulla terra e sugli ecosistemi d'acqua e controllare o eradicare le specie prioritarie*”.

Monitoraggio

Il RA riporta gli obiettivi di sostenibilità prefissi dal Piano, gli obiettivi ambientali per ciascuna matrice, i possibili impatti correlati all'attuazione del Piano e le relative misure di mitigazione.

⁷ <https://www.regione.fvg.it/rafvfg/cms/RAFVG/ambiente-territorio/tutela-ambiente-gestione-risorse-naturali/FOGLIA01/FOGLIA3/>

Si osserva un allineamento tra gli obiettivi di sostenibilità individuati ed alcune scelte e obiettivi strategici della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS 2022)⁸, strumento di coordinazione nazionale a supporto dell'attuazione dell'Agenda 2030 in Italia, oltre che con le linee di intervento della Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile del FVG (SRSvS)⁹.

Si riportano alcuni esempi:

- in ambito di conservazione della biodiversità, la SNSvS si prefissa l'obiettivo di *"Salvaguardare e migliorare lo stato di conservazione di specie e habitat di interesse comunitario"* (Pianeta - obiettivo I.1) e di *"arrestare la diffusione delle specie esotiche invasive"* (Pianeta - obiettivo I.2), entrambe evidenziati altresì nella SRSvS (GSRB2.1 tutela della biodiversità e degli ecosistemi rurali e forestali).
- Al fine di garantire una gestione sostenibile delle risorse naturali, la SNSvS si pone come obiettivo quello di *"minimizzare i carichi inquinanti nei suoli, nei corpi idrici e nelle falde acquifere, tenendo in considerazione i livelli di buono stato ecologico e stato chimico dei sistemi naturali"* (Pianeta - obiettivo II.3) prefissando come valore obiettivo *"Entro il 2027, di garantire un buono stato o un buon potenziale ecologico di tutte le acque superficiali e un buono stato di tutte le acque sotterranee, in linea con Dir. 2000/60/CE e con PTE (art.1 comma 3)"* Nella SRSvS si richiama la sottolinea GRSB1.2- gestione sostenibile delle risorse acqua, suolo e aria.
- Con l'obiettivo di promuovere la salute ed il benessere dei cittadini, la SNSvS pone particolare attenzione a *"diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale ed antropico"* (Persone - III.1), *"minimizzando le emissioni tenendo conto degli obiettivi di qualità dell'aria"* (Pianeta - II.6). La SRSvS individua a proposito la sottolinea RT1.1 - *Resilienza dei territori e delle comunità: adattamento ai cambiamenti climatici e gestione del rischio idrogeologico.*
- Nell'ambito del contributo dei trasporti alla mitigazione dei cambiamenti climatici la SNSvS riporta la scelta strategica *"Promuovere sostenibilità e sicurezza di mobilità e trasporti (Prosperità V)"* e la SRSvS riporta la macroarea tematica *"Mobilità e logistica sostenibili"* che comprendono la riduzione delle emissioni climalteranti.

Si ritiene opportuno che nel piano di monitoraggio di VAS venga riportato il set di indicatori scelti per verificare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità dal Piano, degli obiettivi ambientali unitamente agli indicatori di processo legati all'attuazione del Piano stesso ed alla corretta realizzazione ed efficacia delle opere di mitigazione. Si ritiene infatti che la condivisione del sistema di monitoraggio di VAS possa essere utile per migliorare la descrizione e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità comuni.

Si ritiene inoltre opportuno che nella futura procedura di VIA relativa alla fase attuativa del Piano, venga prevista la condivisione del piano di monitoraggio, comprensivo di cronoprogramma delle attività, punti di misura, panel analitico, frequenza delle campagne di misura, visualizzazione dei dati e dei report, al fine di dare maggior efficacia al piano di monitoraggio stesso coordinando eventuali controlli ed azioni di mitigazione da attuare per impatti imprevisti in ambito transfrontaliero.

⁸ https://www.mase.gov.it/sites/default/files/archivio/allegati/sviluppo_sostenibile/ALL1_SNSvS_2023_Strategia_e_allegati.pdf

⁹ https://mtom.regione.fvg.it/storage//2023_299/Allegato%201%20alla%20Delibera%20299-2023.pdf

L'ARPA FVG resta a disposizione, per quanto di competenza, nel fornire il supporto tecnico agli enti preposti, al fine di contribuire alla predisposizione di un monitoraggio esaustivo dei possibili impatti relativi al Piano in questione.

Distinti saluti.

La Responsabile della SOS
Valutazioni e Pianificazione VIA e VAS
Dott.ssa Stefania Del Frate

(documento informatico sottoscritto con
firma digitale ai sensi del d.lgs. 82/2005)