

COMUNE DI SAN DORLIGO DELLA VALLE

PROGETTO

STUDIO TECNICO dott. ing. PAOLO BUZZI

Via Silvio Pellico 1 -34122 Trieste – tel. 040772215

COMMITTENTE:

INTERPORTO S.P.A.

PROGETTISTA:

dott. ing. Paolo BUZZI

<p>DESCRIZIONE</p> <p>APPROFONDIMENTI</p> <p>Lavori di riconfigurazione in ambito logistico/industriale e retro portuale nell'area compresa nello stabilimento Wartsila spa sito nel c.c. di Bagnoli della Rosandra</p>	<p>DATA Dicembre 2019</p>
---	--------------------------------

<p>NOTE:</p> <p>Prot. n. 4628/CTVA</p> <p>Prot. n. 31061/DVA</p>	<table><tr><td data-bbox="1050 1637 1139 1673">SERIE</td><td data-bbox="1225 1637 1385 1673">TAVOLA N°</td></tr><tr><td data-bbox="1070 1816 1114 1868">R</td><td data-bbox="1270 1816 1342 1868">06</td></tr></table>	SERIE	TAVOLA N°	R	06
SERIE	TAVOLA N°				
R	06				

PREMESSA

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS ha comunicato con nota prot. n. 4628/CTVA del 28.11.2019, acquisita con prot. n. 31061/DVA del 28.11.2019, la necessità di acquisire approfondimenti relativi alla documentazione già prodotta dall'Interporto di Trieste.

In questa relazione si vuole rispondere ai quesiti posti.

Alla presente viene allegata la documentazione già inviata il 31.10.2019:

- Relazione della MIDSTREAM LIGHTING LIMITED;
- Relazione idraulica: trattamento acque meteoriche;
- Relazione: Area IMDG;
- Dichiarazione in materia di terre e rocce da scavo;
- Dichiarazione di conformità della MIDSTREAM LIGHTING LIMITED.

Inoltre, si aggiungono i seguenti elaborati prodotti:

- "Piano di manutenzione ordinaria e straordinaria impianti trattamento acque" redatto dall'ing. Toninato e dall'arch. Toninato;
- "Piano di Manutenzione" redatto dall'ing. Toninato e dall'arch. Toninato
- "Foto-inserimenti" redatto dall'ing. Paolo Buzzi
- "Studio preliminare del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo" redatto dall'ing. geol. Bosso e dall'ing. geol. Rota
- MIDSTREAM LED PROPOSAL redatto dalla MIDSTREAM LIGHTING LIMITED.

1. Recepire le richieste di integrazione emesse da Direzione Centrale Difesa dell'Ambiente - Regione Friuli Venezia Giulia - con nota protocollo SVA-VIA/550 emessa in data 9.10.2019

Le richieste di integrazione emesse dalla Direzione Centrale Difesa dell'Ambiente - Regione Friuli Venezia Giulia, con nota SVA-VIA/550 sono state recepite producendo la "VALUTAZIONE DELLE SINGOLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONI" serie R05 fornita il giorno 31.10.2019 con i relativi allegati.

2. Fornire le opportune controdeduzioni alle osservazioni pervenute, tra cui il Comune di San Dorligo, Consorzio di Sviluppo Locale dell'Area Giuliana, Azienda Sanitaria Universitaria Integrata, ARPA, Servizio Autorizzazioni Uniche Ambientali della Regione Friuli Venezia Giulia

E' stata sviluppata la "VALUTAZIONE DELLE SINGOLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONI", serie R 05, per rispondere alle richieste emesse. Tale relazione è stata fornita il 31.10.2019 al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, insieme ai seguenti elaborati:

- Relazione della MIDSTREAM LIGHTING LIMITED;
- Relazione idraulica: trattamento acque meteoriche;
- Relazione: Area IMDG;
- Dichiarazione in materia di terre e rocce da scavo;
- Dichiarazione di conformità della MIDSTREAM LIGHTING LIMITED.

A questi, con la presente, si aggiungono anche i seguenti documenti:

- "Piano di manutenzione ordinaria e straordinaria impianti trattamento acque"
- "Piano di Manutenzione"
- "Foto-inserimenti"
- "Studio preliminare del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo"
- MIDSTREAM LED PROPOSAL

3. Integrare la documentazione dello Studio di Impatto Ambientale con uno o più elaborati redatti in piena conformità alla normativa introdotta dal D. Lgs. n. 104/2017, di cui all'art. 22 "Contenuti dello Studio di Impatto Ambientale" ed in particolare di tutto ciò previsto nell'allegato VII, comprendendo:

a) una descrizione delle alternative ragionevoli, adeguate al progetto e alle sue caratteristiche specifiche, compresa l'alternativa zero

Si riporta quanto scritto nello Studio di Impatto Ambientale R 04, al punto 2):

"Il proponente aveva la necessità di ampliare la sua attività già da anni operante in Località Ferneti in qualità di struttura logistica retroportuale e titolare di concessione di un raccordo ferroviario inserito sulla linea Villa Opicina - Confine di Stato (SŽ).

Il comprensorio industriale Wartsila (che è completamente recintato) risultava gran parte inutilizzato e abbandonato. La parte inutilizzata comprende due capannoni e un raccordo ferroviario. Il complesso, poi, risulta collocato strategicamente sul versante opposto del comprensorio territoriale triestino, in quanto son presenti valichi di frontiera nelle vicinanze e a breve distanza è possibile raggiungere la Grande Viabilità.

Da queste caratteristiche del complesso deriva la scelta di collocare il secondo polo di attività retroportuale proprio all'interno dell'area ormai "Ex Wartsila".

Per lo sviluppo di tale progetto non erano previste alternative: infatti la sua realizzazione richiede la presenza di un'ampia area pavimentata e di una linea su ferro.

Dal punto di vista dell'impatto ambientale, il problema di asfaltare l'area ha subito fatto pensare all'aumento di calore e quindi delle correnti ascensionali. Si è quindi escluso di utilizzare un manto stradale di colore scuro che avrebbe peggiorato di molto la situazione, preferendo un manto di una tonalità più chiara.

L'aumento di superficie impermeabile porta anche ad un aumento del coefficiente di afflusso e quindi ad un aumento della portata immessa nel Rosandra. Per evitare ciò, e rispettare il Regolamento sull'invarianza idraulica, era stato pensato all'installazione di vasche di laminazione che avevano il compito sia di effettuare il trattamento delle acque piovane che di garantire il volume di invaso necessario. Dal calcolo del volume di invaso necessario, però, risultavano delle vasche molto ampie da realizzare che richiedevano anche di scavare oltre i 10 metri di profondità. Per non stravolgere troppo il sottosuolo, si è optato per l'utilizzo di supertubi per la raccolta delle acque e di vasche a trattamento in continuo per la depurazione. Così facendo gli scavi saranno più superficiali."

Si sottolinea, quindi, che: vista la necessità del proponente di ampliare la sua attività, il comprensorio industriale Wartsila risultava l'unica scelta possibile dove posizionare il nuovo sito, infatti:

- la porzione di proprietà Wartsila era inutilizzata da tempo;
- l'area è completamente recintata;
- dispone già di una linea ferroviaria;
- è vicina all'ingresso della grande viabilità "Nuova Sopraelevata" SS202;
- l'area del piazzale è ampia e adatta per l'attività che vi si vuole svolgere.

L'alternativa zero consisterebbe nel lasciare abbandonata l'area della Wartsila e dall'altro lato, sovraccaricare l'attività già da anni operante in Località Ferneti in qualità di struttura logistica retroportuale che è in continuo sviluppo, creando così disagi non solo all'interno di Località Ferneti, ma anche nei centri abitati delle vicinanze (ad esempio: Opicina, Sezana).

Per completezza si allega la relazione R04 integrale.

b) l'esplicitazione della descrizione delle responsabilità e risorse necessarie per la realizzazione e la gestione del monitoraggio

La società Interporto, proprietaria dell'area, sarà responsabile, anche economicamente, della realizzazione della gestione del monitoraggio che sarà fatto eseguire da enti specializzati secondo le direttive degli Enti competenti.

c) la descrizione dello stato attuale dell'ambiente (scenario di base) e della sua probabile evoluzione in caso di mancata attuazione del progetto (All. VII, punto 3)

Si riporta quanto scritto nello Studio di Impatto Ambientale R 04, al punto 3):

" Il complesso della Warstila rientra nel territorio esterno al provvedimento di tutela paesaggistica.

Questo territorio è morfologicamente caratterizzato da una serie di paesaggi diversi, articolati su ondulazioni e dossi collinari (Monte Usello, Monte San Rocco, Monte d'Oro Belvedere, alture della Valle del Rio Ospio tra gli abitati di Crociata, Aquilinia) intercalate dalle valli dei torrenti Rosandra, Ospio, e Rio del Gias, confluenti in piane alluvionali comprendenti anche zone umide quali quelle dei laghetti delle Noghere (quest'ultimi solo in parte, in quanto in prevalenza nel comune di Muggia) tutte caratterizzate da substrato roccioso marnoso arenaeo, poi progressivamente alluvionale, depositi marini costieri, e in parte con riporti artificiali recenti.

L'andamento morfologico generale a grande scala si configura comunque degradante da NE a SO. Si tratta delle parti del Comune di San Dorligo della Valle che hanno subito maggiori trasformazioni e che portano in maggior misura i segni di deconnotazione antropica. Sono in particolare quelle confinanti con il Comune di Trieste, quelle investite dalle attività industriali e l'imponente sistema viabilistico che attraversa il territorio comunale, con speciale riferimento alla Grande Viabilità, che influisce sensibilmente sull'equilibrio territoriale del Comune.

In questa parte di territorio non soggetto a tutela paesaggistica, si estende buona parte della zona industriale ricompresa nell'ambito territoriale di competenza dell'EZIT. Oltre alla Wartsila (Grandi Motori Trieste) è presente anche la "SIOT" (Società Italiana per l'oleodotto Transalpino).

Esiste, poi, un paesaggio agrario quale i grandi uliveti su terrazzamenti dei monti Usello e S. Rocco, le sistemazioni agrarie di Monte d'Oro, i terrazzamenti a vigna e uliveto a valle della SP 11 fino alle località di Domio e Lacotisce, e le aree agricole lungo la valle delle Noghere, in prossimità delle borgate di Prebenico, Crociata e Caresana.

Come detto nel paragrafo 2), il progetto viene realizzato all'interno della proprietà Wartsila, quindi all'interno di quello che era un complesso industriale, inoltre, essendo la Grande Viabilità nelle immediate vicinanze, non si verificherebbe neanche la circolazione dei tir nelle aree limitrofe. In sostanza, in caso di intervento, l'attività non creerebbe disturbo all'ambiente circostante che sarebbe libero, comunque, di evolversi.

Nel caso, invece, di mancata attuazione del progetto, per quanto riguarda l'ambiente circostante al complesso, nulla cambierebbe dalla situazione precedentemente descritta."

Si riporta anche parte di quanto scritto nel punto 4) della sopracitata relazione:

"L'intervento che si vuole realizzare è all'interno dello stabilimento WÄRTSILÄ S.p.A., industria finlandese specializzata nella costruzione di motori marini e terrestri, completamente circondato da un muro alto circa 2,5 metri a delinearne la proprietà.

Il complesso esistente, sito nella zona industriale di Trieste in località Bagnoli della Rosandra, occupa un'area di circa 23 ettari con tre edifici, per una superficie coperta totale di 74000 m² ed è dotato di un collegamento ferroviario con l'ex stazione, oggi semplice scalo merci di Trieste Aquilinia.

Bagnoli della Rosandra è una frazione del comune di San Dorligo della Valle (Dolina), nei pressi del confine con la Slovenia.

Proprio in questo luogo l'altipiano carsico viene inciso da un solco vallivo, la Val Rosandra, oggi Riserva Naturale.

C'è quindi una parte della valle che è tutelata che si estende su quasi la metà del comprensorio del comune di San Dorligo, e all'interno della quale la maggior parte della superficie è a sua volta racchiusa nel Parco Regionale della Val Rosandra, ed un'altra area non soggetta a tutela.[...]

L'AREA NON TUTELATA

Come anticipato, è presente una parte soggetta a tutela paesaggistica ed una, invece, che è al di fuori di tale territorio.

Il territorio esterno al provvedimento di tutela paesaggistica è morfologicamente caratterizzato da una serie di paesaggi diversi, articolati su ondulazioni e dossi collinari intercalate dalle valli dei torrenti Rosandra, Ospio, e Rio del Gias, confluenti in pianure alluvionali comprendenti anche zone umide quali alluvionali comprendenti anche zone umide quali quelle dei laghetti delle Noghere (quest'ultimi solo in parte, in quanto in prevalenza nel comune di Muggia) tutte caratterizzate da substrato roccioso marnoso arenario, poi progressivamente alluvionale, depositi marini costieri, e in parte con riporti artificiali recenti.

L'andamento morfologico generale a grande scala si configura degradante da NE a SO. Si tratta delle parti del Comune di San Dorligo della Valle che hanno subito le maggiori trasformazioni e che portano in maggior misura i segni di deconnotazione antropica. Sono in particolare quelle confinanti con il Comune di Trieste, quelle investite dalle attività industriali, e l'imponente sistema viabilistico che attraversa il territorio comunale, con speciale riferimento alla Grande Viabilità.

E' in questa parte del territorio, non soggetta a tutela paesaggistica, che sorgono gli insediamenti industriali, quali la Wartsila e la SIOT (Società Italiana per l'Oleodotto Transalpino).

Quindi, essendo il progetto da realizzare all'interno del complesso industriale Wartsila, che si trova in un'area priva di vegetazione particolare e di fauna, e comunque essendo un'area completamente recintata, e nelle estreme vicinanze sono presenti altre attività commerciali ed artigianali e non abitazioni, non si andrebbe a creare particolari impatti ambientali o disturbi di alcun genere. [...]"



Si sottolinea che il progetto verrà realizzato all'interno del complesso industriale Wartsila, completamente recintato. Esso sorge in un'area priva di vegetazione particolare e di fauna in quanto zona commerciale e artigianale. Allontanandosi dal sito, invece, è presente il centro abitato di Bagnoli e poi la Riserva Naturale della Val Rosandra.

L'eventuale attuazione del progetto così come la sua mancata attuazione, non cambierebbe l'ambiente esterno alla proprietà, che sarebbe libero di svilupparsi liberamente in entrambi i casi.

Per completezza si allega alla presente R04.

d) il riferimento alla valutazione dei rischi associati ad incidenti o calamità (All. VII, punto 5, lett. d)

Si riporta quanto scritto nello Studio di Impatto Ambientale R 04, al punto 5) lett. d):

"Non essendo previste l'utilizzo di sostanze pericolose all'interno dell'interporto, non si prevedono incidenti in grado di provocare un impatto ambientale rilevante."

e) l'esplicito riferimento al concetto di "prevenzione" degli impatti (All. VII, punto 7)

Si riporta quanto scritto nello Studio di Impatto Ambientale R 04, al punto 7):

"Di seguito vengono analizzati i diversi impatti possibili e le soluzioni trovate."

Acqua

Un impatto ambientale veramente rilevante è l'aumento di portata d'acqua che si scaricherebbe nel Torrente Rosandra portando così ad un sovraccarico del corso d'acqua.

Per evitare ciò, son stati previsti dei limitatori di portata nelle tubazioni di nuova realizzazione. Tale limitatore sarà posto nella tubazione che si allaccia a quella esistente in cemento armato di proprietà della Wartsila.

Essendo la tubazione limitata, ovviamente si creerà un aumento del volume di acqua all'interno delle condotte che precedono quel tratto. Perciò che non vi sia una fuoriuscita d'acqua dai pozzetti, ma tutto il fluido sia contenuto nelle tubazioni, queste avranno dei diametri elevati, in modo da ottenere un volume di invaso.

Per quanto riguarda la presenza di eventuali inquinanti sul piazzale che l'acqua piovana trasporterà poi all'interno della rete, si assicura la presenza di quattro vasche di trattamento dell'acqua in continuo disposte nell'area e comunque prima dell'allaccio alla rete di scarico esistente, dei pozzetti per il controllo della qualità del refluo in smaltimento.

Si prevede, comunque, di tenere sotto controllo le portate hce verranno immesse nel torrente.

Quanto descritto, riguarda la fase di funzionamento. In fase di realizzazione, se dovesse piovere durante la movimentazione della terra, l'acqua verrebbe assorbita dal terreno e quindi non influirebbe sul Rosandra.

Suolo

L'aumento dei mezzi che circoleranno sul piazzale potrebbe causare un aumento dell'inquinamento del suolo. Per prevenire ciò, innanzi tutto, come detto in precedenza, si posizioneranno ben quattro vasche di trattamento delle acque ed inoltre, per i mezzi che presenteranno visibilmente malfunzionamenti, come perdite di olio o di sostanze che potrebbero inquinare il suolo, è stata prevista all'interno del piazzale un'area apposita dove far sostare questi mezzi danneggiati prima delle dovute riparazioni.

Tale area, identificata come "Area IMDG", al di sotto della pavimentazione presenta una vasca di raccolta degli elementi inquinanti che verranno poi smaltiti adeguatamente.

Aria

Le nuove zone di asfalto potrebbero creare, in particolare nel periodo estivo, delle correnti ascensionali maggiori di quelle già presenti. Per non creare notevoli differenze, si prevede di realizzare il manto di usura con una tonalità di colore più chiara rispetto alla tonalità dell'asfalto originale.

Rumore

In origine l'area oggetto di tale VIA era un'area utilizzata per la produzione industriali di grandi motori (Warstila spa).

In futuro la società Interporto non prevede più una tale produzione industriale ma bensì prevede il traffico di mezzi pesanti con il momentaneo stoccaggio delle merci tipico dell'attività di interporto. Ovvero opere finalizzate al trasporto merci e in favore dell'intermodalità di cui alla legge 4 agosto 1990, n. 240 e successive modifiche, comunque comprendenti uno scalo

ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione.

Per controllare il più possibile le problematiche ambientali, si prevede di aumentare le barriere acustiche/visive mediante la piantumazione all'interno del perimetro della proprietà, in prossimità dell'attuale barriera rappresentata da un muro che racchiude tutta la proprietà, una vegetazione autoctona, principalmente nella zona più critica ovvero quella che corre parallela ai binari ferroviari e avrà un'altezza media di 3 metri.

Dallo studio acustico, è comunque previsto di eseguire nuove valutazioni previsionali.

Illuminazione

Per garantire una miglior libertà di circolazione dei mezzi verrà eliminata parte dell'attuale illuminazione del piazzale per sostituirla con quattro torrifaro alte 30 metri.

Sono stati fatti degli studi luminotecnici per valutare l'impatto che avrà questo tipo di illuminazione sugli ambienti al di fuori della proprietà.

Si è concluso che il raggio d'illuminazione delle torrifaro sarà all'interno del comprensorio e non recherà alcun disturbo sugli edifici esterni."

Si sottolinea che:

- per prevenire un eventuale sovraccarico del Torrente Rosandra, dopo attenti studi basati sull'invarianza idraulica (vedi relazione "Studio di compatibilità idraulica ai fini dell'invarianza idraulica R01"), sono stati previsti dei supertubi che creino i volumi di invaso necessari al contenimento della quantità d'acqua in eccesso;
- per prevenire l'inquinamento dell'acqua e del suolo sono state poste quattro vasche di trattamento di prima pioggia in continuo e una vasca IMDG;
- per prevenire l'aumento di correnti ascensionali verrà utilizzato un manto stradale di un colore più chiaro;
- per prevenire le problematiche dovute all'aumento del rumore, si prevede di aumentare le barriere acustiche/visive mediante la piantumazione all'interno del perimetro della proprietà, una vegetazione autoctona che avrà un'altezza media di 3 metri;
- per prevenire i fastidi che potrebbe creare l'illuminazione notturna, sono state adottate delle torrifaro dotate di lampade a led che non formano aloni luminosi, ma hanno un raggio luminoso contenuto come si può vedere nella relazione della MIDSTREAM LIGHTING LIMITED.

Per completezza si allega R01.

f) la descrizione degli impatti ambientali derivanti dalla vulnerabilità del progetto ai rischi di gravi incidenti e/o calamità (All. VII, punto 9)

Si riporta quanto scritto nello Studio di Impatto Ambientale R 04, al punto 9):

" Non sono previste l'utilizzo di sostanze pericolose all'interno dell'interporto in progetto, ma soltanto la circolazione di mezzi pesanti, su ruota e rotaia, e la sistemazione di container contenenti merci/sostanze non pericolose. Pertanto non si prevedono incidenti che possano coinvolgere l'ambiente esterno alle mura di confine della proprietà."

g) per l'impianto che sarà messo in esercizio deve essere predisposto un piano di esercizio e manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura al fine di assicurare i massimi livelli di sicurezza e di rispetto di ogni componente ambientale

Oltre che al 'Piano di manutenzione' allegato al progetto esecutivo (doc.13-18-C1 L-0) è stato predisposto anche uno specifico "Piano di manutenzione ordinaria e straordinaria impianti trattamento acque" allegato al presente documento come elaborato progettuale 13-18-C1 O-0, assieme al documento precedente.

4. Fornire un'adeguata valutazione degli impatti cumulativi, comprensiva della necessità di censire gli interventi già attuati o previsti, che determinerebbero, in un'area vasta, un impatto cumulato sugli elementi ambientali, storici, paesaggistici e naturalistici

Dato che l'intervento è ubicato all'interno di un'area industriale già attiva e con una edificabilità prevista da PRGC del Comune di San Dorligo della Valle di ulteriori 60000 mq, non si prevedono ulteriori impatti cumulativi significativi.

5. Fornire uno studio preliminare del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo, comprensivo del Bilancio dei volumi, delle informazioni già disponibili sullo stato dei luoghi, la descrizione delle modalità e normative con cui si intende redigere il Piano di Utilizzo e gli usi di eventuali esuberi. In particolare lo Studio, che deve essere svolto nel dettaglio secondo i dettami della normativa, dovrà dare evidenza del rispetto ex ante dei requisiti di qualità ambientale per il materiale eventualmente movimentato nell'ambito del DPR 120/2017, ai fini dell'eventuale trattamento. Nel caso si prevedano depositi temporanei dei materiali provenienti dalla realizzazione dei lavori: dovranno essere predisposte tutte le misure idonee alla protezione del suolo. Durante l'esecuzione degli scavi, dovranno essere adottate le soluzioni per minimizzare le possibili interferenze con la falda e in caso di sub alveo evitare fenomeni di mescolanza e di sifonamento.

A sostituzione del "Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo " inviato precedentemente, si allega alla presente lo "Studio preliminare del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo".

6. Nel quadro progettuale estendere la descrizione in merito alla fase lavori comprensivi delle metodologie, cronoprogramma, caratteristiche dei lavori anche con ulteriori sulla tempistica, e sulle modalità di fornitura alla Rete di trasporto Nazionale. Per quanto riguarda il cantiere nel suo insieme, fornire dati e informazioni con particolare riferimento ai trasporti ed alla logistica di progetto. Descrivere adeguatamente nella Relazione Tecnica e recepire nel SIA l'aspetto delle eventuali aree e piste di cantiere Dovranno essere adeguatamente progettati gli interventi e le misure che si intendono attuare per il ripristino delle aree e piste di cantiere previste al fine di riportare la situazione ante operam. Il proponente deve inoltre integrare la documentazione con i dettagli degli impatti in fase di decostruzione e le iniziative di mitigazione adottate.

Il cantiere relativo le opere in oggetto verrà eseguito integralmente all'interno di un'area privata, completamente delimitata. Non viene quindi prevista la realizzazione di piste di cantiere, o altre zone particolari necessarie allo svolgimento dei lavori, che possano andare a modificare o interferire con le aree esterne circostanti.



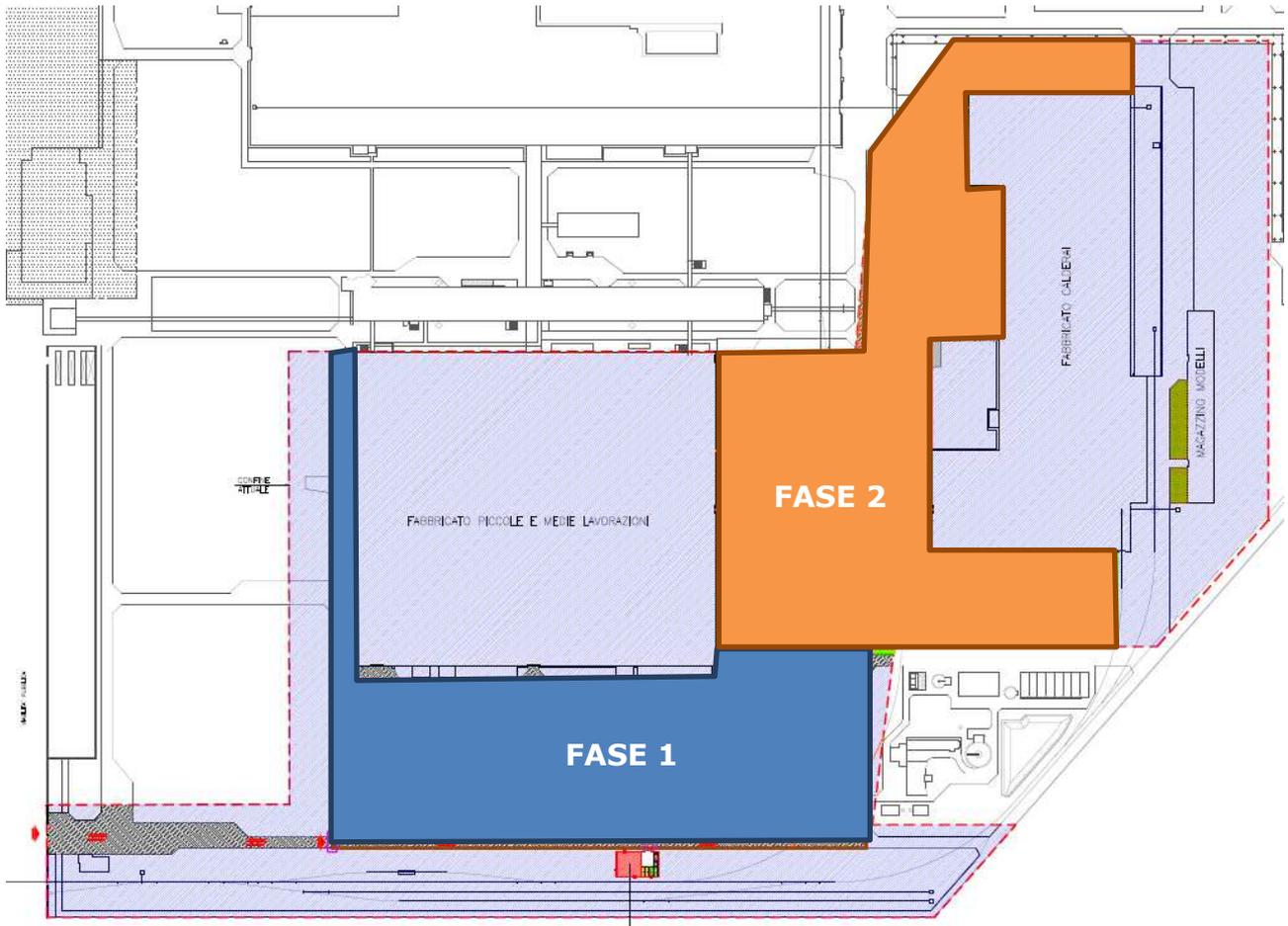
Stradario dell'area limitrofa all'Interporto con indicato il percorso tra il varco di uscita e la SS202

Tutte le attività verranno svolte esclusivamente all'interno dell'area ex-Wartsila, con la sola esclusione del transito di autoarticolati per il trasporto del materiale da costruzione o per l'allontanamento del materiale di risulta. Anche in questo caso, grazie alla vicinanza della SS202, che si collega direttamente con l'Autostrada A4, il transito degli autoarticolati non andrà a gravare sulla viabilità locale o ad interferire con i centri abitati.

L'accesso alla Strada Statale, sito a circa 800 metri dal varco di accesso all'Interporto, è garantito dalla presenza della viabilità Località Dolina. Anche in questo caso non vi sarà nessuna interferenza con il centro abitato o altro nucleo urbanizzato, fatto salvo l'ingresso dell'attiguo stabilimento Wartsila – Grandi motori.

Secondo quanto già previsto nel Piano di Sicurezza e Coordinamento di progetto, tutti gli automezzi in uscita saranno soggetti ad idropulizia al fine di evitare la dispersione di materiale di risulta sulla viabilità pubblica.

Relativamente l'andamento delle attività cantieristiche, il lavoro stato ipotizzato in due fasi a finire, così come indicato nell'elaborato 13-18-C1 B-1 "Relazione idraulica: trattamento acque meteoriche" di data 15 ottobre 2019, sotto riportato.



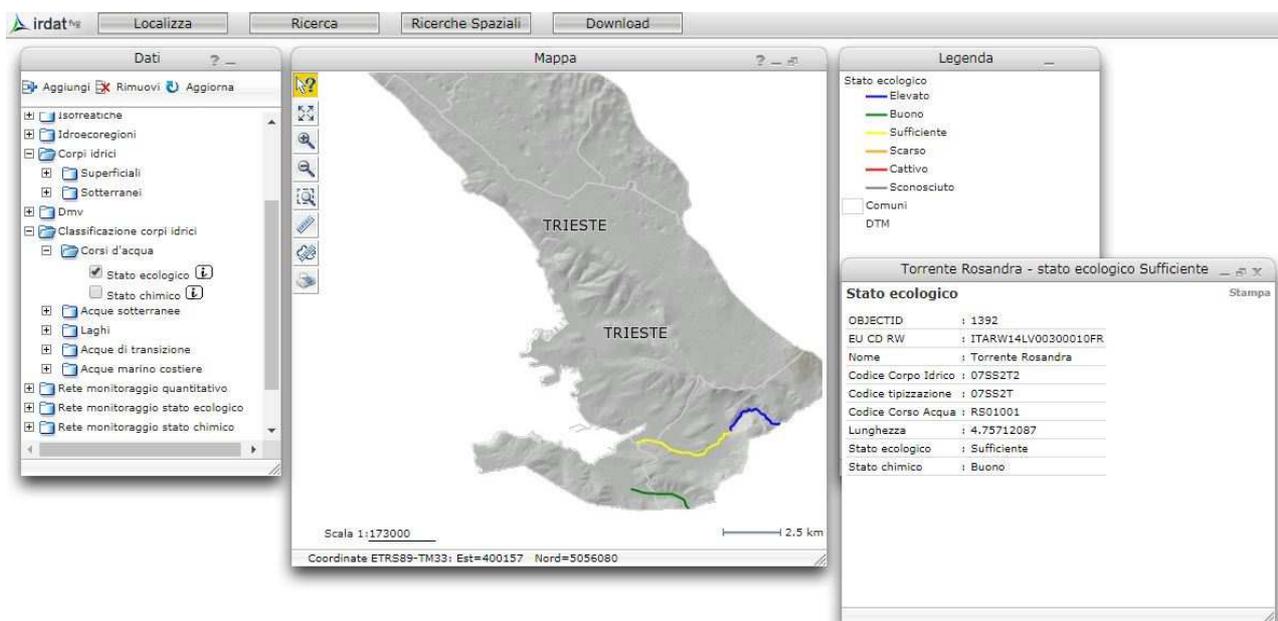
Ne consegue un cronoprogramma dei lavori suddiviso in una prima fase ed una successiva, in cui resterà unica solo l'area di accantieramento relativa i box di cantiere.

7. In merito allo studio sull'impatto visivo e paesaggistico occorre ampliare i foto-inserimenti resi disponibili anche da posizioni maggiormente significative rispetto a quelle già depositate. In merito allo studio sull'impatto visivo e paesaggistico, riesaminare gli indicatori di impatto, implicando tra l'altro punti di osservazioni più specifici presenti nell'area.

Si allega l'allegato FI 01 con ulteriori fotoinsertimenti.

8. Per quanto attiene l'Ambiente idrico acquisire il parere dell'Autorità di Bacino e riscontrare eventuali prescrizioni e/o segnalazioni di vincoli specifici relativamente alla classificazione. Durante l'esecuzione degli scavi, dovranno essere adottate le soluzioni per minimizzare le possibili interferenze con la falda e in caso di sub alveo evitare fenomeni di mescolanza e di sifonamento. La relazione idraulica "trattamento acque meteoriche" deve essere ripresentata, approfondita e migliorata come del resto già richiesto dalla Regione.

Relativamente alla classificazione del Torrente Rosandra, dopo un'analisi effettuata dal sito "irdat" della Regione Friuli Venezia Giulia risulta che il Torrente Rosandra (ITARW14LV00300010FR) sia classificato con uno stato ecologico "sufficiente".



Con riferimento alla relazione idraulica "trattamento acque meteoriche" si richiama quanto specificato già al punto 1) e alla relazione R05 inviata il giorno 31.10.2019.

9. Per l'ambiente rumore e le vibrazioni occorre completare il censimento dei ricettori, ed il Proponente deve estendere l'area di studio considerando tutti i ricettori presenti ed ubicati entro una distanza minima di 1000 metri da ciascun aerogeneratore. In relazione alla "Fase di cantiere" è opportuno completare gli elaborati inerenti l'impatto con l'integrazione di mappe acustiche (rumorosità prodotta dai cantieri, fissi e/o mobili anche se temporanei - ubicazione dei cantieri e aeree d'occupazione). In relazione alla "Fase di esercizio" è completare gli elaborati con l'integrazione di mappe acustiche nonché fornire i criteri con i quali tali dati di potenza sonora sono stati utilizzati ai fini della determinazione dei livelli acustici ai ricettori. Per la componente vibrazioni è opportuno che il Proponente effettui una stima previsionale dell'impatto dovuto alle vibrazioni su eventuali ricettori potenzialmente impattati in fase di cantiere.

Per l'ambiente rumore e le vibrazioni, il proponente è disposto ad effettuare una mappatura più estesa ed un monitoraggio più serrato in punti delicati, punti che se vorrebbe concordare con l'ARPA, durante la fase di esercizio, mentre durante la fase di cantiere, si prevedono solo la movimentazione dei normali mezzi per le lavorazioni stradali che non presentano un impatto acustico significativo.

Il monitoraggio in fase di esercizio consentirà poi, di intervenire tempestivamente con le opere di mitigazione opportune.

10. In merito alla componente traffico, il proponente deve presentare uno Studio Trasportistico relativo al flusso del traffico di mezzi pesanti e mezzi su strada ferrata conseguente la messa in esercizio dell'Interporto, approfondendo gli impatti di tale transito sull'ambiente, recependo anche tutte le indicazioni formulate dalla richiesta della Regione.

Si riporta quanto scritto nella relazione "VALUTAZIONE DELLE SINGOLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONI", R 05:

Al punto 1:

"traffico indotto: attualmente il volume massimo di traffico è pari a circa 50 camion/gg. Si prevede un aumento del traffico nei prossimi anni fino ad un massimo di circa 100 camion/gg. Il traffico orario corrispondente, considerando che i camion entreranno direttamente all'interno dell'area senza sosta all'esterno per scaricare e ripartire subito dopo, sarà pari a 4,17 camion/ora, che rappresenta un traffico da svincolo ad ingresso aree Bagnoli bassissimo."

Al punto 7:

"Relativamente all'aumento del flusso del traffico dei mezzi su strada si rimanda al punto 1. Per quanto riguarda il flusso su strada ferrata le previsioni future sono di arrivare nei prossimi anni ad una frequenza giornaliera di 2 treni/gg che impegneranno la strada in corrispondenza dell'ingresso principale per pochi minuti necessari all'ingresso nell'area (tutto gestito in sicurezza con passaggi a livello)."

Si allega per completezza la relazione R05.

11. In merito agli aspetti di intervisibilità, il proponente deve approfondire in apposito studio le opportune barriera, laddove possibile a carattere vegetale (alberature, siepi di specie autoctone), Lo Studio deve contenere anche uno Specifico approfondimento in merito all'inquinamento luminoso, come richiesto dalla Regione e con evidenza del rispetto dei dettami previsti dalla LR 15/2007.

Si riporta quanto scritto nella relazione "VALUTAZIONE DELLE SINGOLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONI", R 05:

Al punto 8:

" Nella fase iniziale, non si prevede di implementare la barriera vegetale oltre a quella prescritta dal parere della Soprintendenza per i Beni Paesaggistici e Architettonici del Friuli Venezia Giulia, in quanto si ritiene che sia sufficiente al mascheramento acustico e visivo dell'area. Nel caso in cui, ad intervento avvenuto si riterrà necessario aumentare la barriera vegetale non solamente nell'area ritenuta necessaria dalla Soprintendenza per i Beni Paesaggistici e Architettonici del Friuli Venezia Giulia, si provvederà ad effettuare un implementazione alla piantumazione prevista di arboree autoctone anche in altre zone del perimetro dell'area interessata dall'Interporto, previo studio/progetto in accordo con la Soprintendenza."

Si sottolinea che, qualora fosse necessario, si è pronti ad installare delle vere e proprie barriere verdi, se ci saranno delle criticità in fase di esercizio

Alla relazione "VALUTAZIONE DELLE SINGOLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONI", (R 05) è stata allegata anche la Relazione della MIDSTREAM LIGHTING LIMITED e la Dichiarazione di conformità della MIDSTREAM LIGHTING LIMITED.

Viene aggiunta anche la relazione MIDSTREAM LED PROPOSAL.

Per completezza fare riferimento alla relazione R05 con tutti gli allegati.

12. Il progetto dovrà essere completato con un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) ante operam, in corso d'opera e post operam, predisposto dal proponente nel proprio SIA, considerate le valutazioni e indicazioni impartite dalla Regione. In relazione agli esiti dei monitoraggi dovranno essere adottati i provvedimenti necessari a mitigare e a limitare, con modalità concordate con ARPA gli eventuali impatti derivanti dall'attuazione del progetto.

Per quanto riguarda il monitoraggio acustico si fa riferimento alla relazione dell'ing. Vales allegata che prevede il monitoraggio ante operam, durante i lavori, e durante l'attività.

L'altro aspetto particolare da monitorare è la qualità delle acque che vengono immesse nel Torrente Rosandra: a maggior cautela di quanto normalmente previsto dalle competenti autorità (campionamenti annuali) si prevede in questo caso di procedere a monitoraggi con campionamenti mensili all'uscita di ciascuna vasca di depurazione in analogia con quanto prescritto al confinante stabilimento Wartsila.