



Ministero della transizione Ecologica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Sottocommissione VIA

Parere n. 289 del 25 giugno 2021

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>Progetto Definitivo PRG e ACC del P.M. Carnacco ed opere sostitutive dei PL interferenti nell'ambito del Completamento del Nodo di Udine</p> <p>ID_VIP 5735</p>
Proponente:	<p>RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.</p>

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS **Sottocommissione VIA**

RICORDATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*” convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017 n. 342, recante Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, adottato in concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze del 4 gennaio 2018, n. 2, recante Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20 agosto 2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10 gennaio 2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24 novembre 2020;
- la Deliberazione della Giunta Regionale n.1699 del 13/11/2020 con la quale è stato designato, quale rappresentante regionale nella Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS, l’Ing. Daniele Tirelli;

RICORDATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal il d.lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
 - o l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*”: “*La verifica attivata allo scopo*

di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto”;

- l'art. 19, recante *‘Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA’*, e in particolare il comma 5, secondo cui *“L'autorità competente, sulla base dei criteri di cui all'Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi”* (comma 5);
- gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante *“Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19”* e V, recante *“Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19”*;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante *“Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116”*;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante *“Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”*;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante *“Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164”*
- le Linee guida *“Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening”* (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida Comunità Europea *“Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC”*;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;

DATO ATTO che:

- la Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, con nota del 21/12/2020, ha presentato domanda per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativamente al *“Progetto Definitivo PRG e ACC del P.M. Cargnacco ed opere sostitutive dei PL interferenti nell'ambito del Completamento del Nodo di Udine”*, da realizzarsi nei comuni di Udine, Pavia di Udine, Pozzuolo del Friuli, Provincia di Udine;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con prot. n. MATTM/109082 in data 24/12/2020;
- la domanda è stata successivamente perfezionata con nota del 02/02/2021, acquisita al prot. n. MATTM/12980 del 09/02/2021;
- la Divisione con nota prot. n. MATTM/13483 del 09/02/52021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con

prot. n. CTVA/627 in data 10/02/2021 ha comunicato al Proponente ed alle Amministrazioni coinvolte la procedibilità della domanda;

- ai sensi dell'art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell'autorità competente;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Divisione, con nota prot. n. MATTM/13483 del 09/02/2021, ha comunicato alle Amministrazioni ed agli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione;
- con nota prot. n. MATTM/13484 del 09/02/2021, acquisita con prot. n. CTVA/626 in data 10/02/2021, la Divisione ha assegnato l'istruttoria al Gruppo Istruttore n.3;

CONSIDERATO che:

- la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste nei seguenti elaborati:
 - Elaborati descrittivi, economici e grafici del progetto definitivo;
 - Studio Preliminare Ambientale e carte tematiche allegate;
 - Relazione paesaggistica;
- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nella categoria di opere previste dall'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/2006, n. 2, lett. h), ovvero *“modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)”*.

EVIDENZIATO che:

Motivazioni dell'intervento

- Il progetto in esame è finalizzato all'attivazione del Posto di Movimento in località Carnacco (Frazione del Comune di Pozzuolo del Friuli), è inserito nell'ambito delle attività di potenziamento infrastrutturale previste per la riorganizzazione del Nodo ferroviario di Udine. Gli obiettivi connessi all'implementazione del Posto di Movimento in località Carnacco sono: instradare il traffico merci sulla linea di circonvallazione, liberando la stazione di Udine e il centro cittadino; razionalizzare il transito del traffico merci sulle linee afferenti; ottimizzare gli stazionamenti per il traffico viaggiatori.
- Il progetto è relativo ad opere che interessano aree ricadenti nella Regione Friuli-Venezia-Giulia e i territori comunali coinvolti dagli interventi, tutti interni alla provincia di Udine, risultano essere quelli di Udine, Pozzuolo del Friuli e Pavia di Udine.
- Le linee ferroviarie che risultano interessate in modo diretto dagli interventi sono:
 - o la Circonvallazione di Udine, tra la progressiva km0+000 (innesto con la Palmanova Udine alla progressiva 6+225), e la progressiva Km 1+825.
 - o la linea Udine Palmanova, tra la progressiva Km 6+064 e la progressiva Km 8+500.
- Oltre ad interventi sull'infrastruttura ferroviaria, sono previste opere sulla viabilità finalizzate a ricucire i collegamenti stradali interferiti dalle linee oggetto di intervento.

EVIDENZIATO inoltre che:

- la verifica viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili:

RILEVATO che con riferimento alla documentazione presentata:

In ordine alle caratteristiche progettuali

In riferimento alle caratteristiche tecniche e fisiche, il progetto prevede preliminarmente la soppressione dei Passaggi al Livello che insistono sul sedime del futuro fascio di binari al km 6+917, 7+415 e 7+969. In sostituzione a queste viabilità verranno realizzati due sottopassi rispettivamente alle km 7+188 e 8+016. Dopodiché il progetto prevede: il raddoppio di un tratto della linea Udine – Palmanova – tra la progressiva Km 6+500 e progressiva Km 8+400 nella sola area interessata dal nuovo Posto di Movimento; la realizzazione del nuovo bivio tra la linea Udine – Palmanova e la linea di Cintura di Udine; la realizzazione del nuovo fascio binari del nuovo Posto di Movimento di Cargnacco e di un nuovo allaccio agli impianti ferroviari che permetta di dismettere l'attuale fascio merci di Udine Parco a servizio della zona ZIU-ZAU; la demolizione dell'impianto di Risano e contestuale soppressione del Passaggio a Livello della progressiva km 10+290 con realizzazione del sottopasso alla progressiva km 10+311 ed infine la realizzazione del nuovo Apparato ACC di Cargnacco ed inserimento dello stesso nel SCC di Mestre.

Tale intervento è inserito nell'ambito delle attività di potenziamento infrastrutturale previste per la riorganizzazione del Nodo ferroviario di Udine, inserito, a sua volta, tra le altre opere, nell'Accordo Quadro del 12 dicembre 2003 fra la Regione Friuli Venezia Giulia e Rete Ferroviaria Italiana “*per lo sviluppo del trasporto ferroviario sul territorio regionale a supporto dello sviluppo delle direttrici di traffico verso i paesi confinanti*”.

Per il nuovo Posto di Movimento di Cargnacco, sono previsti ulteriori interventi sulla linea di cintura di Udine quali: sistemazione del Piano del Ferro propedeutico alla realizzazione del raddoppio della linea di cintura; raddoppio della linea di Cintura da Udine Bivi a Posto di Movimento di Cargnacco; attivazione del primo binario di PM Cargnacco inteso come binario di corsa Pari della linea PM Vat – Cervignano SM; riconfigurazione del sistema di regolazione e supervisione della circolazione del nodo di Udine. Pur essendo interventi non oggetto della progettazione presentata il progetto potrebbe verosimilmente generare cumulo con essi.

La realizzazione degli interventi in progetto prevede l'utilizzo di una serie di aree di cantiere lungo il tracciato della linea ferroviaria:

- cantiere base, destinata ad ospitare le principali strutture logistiche e operative funzionali all'esecuzione dei lavori;
- cantieri operativo che contiene gli impianti principali di supporto alle lavorazioni che si svolgono nel lotto, insieme alle aree di stoccaggio del materiale da costruzione e potrà essere utilizzato per l'assemblaggio e il varo delle opere metalliche;
- aree tecniche (che in fase di progettazione definitiva ed esecutiva potranno anche essere incrementate in funzione delle possibili ottimizzazioni progettuali), che fungono da base per la costruzione di singole opere d'arte e per l'assemblaggio e varo delle opere metalliche;

- cantieri di armamento costituito da tronchini di ricovero dei mezzi di cantiere su rotaia individuato nei pressi dell'opera da realizzare onde consentire la realizzazione delle opere di armamento e realizzazione dell'attrezzaggio tecnologico.

Ciò comporterà verosimilmente un'occupazione temporanea di ampie superfici da allestire ad aree di cantiere pari a circa 6,5 ha allo stato attuale a vocazione prevalentemente agricola, in fase di cantierizzazione.

CODICE	DESCRIZIONE	OPERA	COMUNE	SUPERFICIE m ²
AT.01	AREA TECNICA	IN01-IN02	Pavia di Udine	1.200
AT.02	AREA TECNICA	SL01	Pavia di Udine	4.200
AT.03	AREA TECNICA	SL02	Pozzuolo del Friuli	4.400
AT.04	AREA TECNICA	SL03	Pavia di Udine	2.200
AS.01	AREA DI STOCCAGGIO		Pavia di Udine	11.000
AS.02	AREA DI STOCCAGGIO		Pavia di Udine	10.800
AS.03	AREA DI STOCCAGGIO		Pavia di Udine	6.100
CO.01	CANTIERE OPERATIVO		Pavia di Udine	12.700
CB.01	CANTIERE BASE		Pavia di Udine	9.000
CA.01	CANTIERE ARMAMENTO		Pavia di Udine	4.800

Il programma lavori degli interventi di realizzazione del P.M. Carnaccio e opere sostitutive dei Passaggi a Livello interferenti, prevede una durata complessiva delle lavorazioni di 1276 giorni naturali consecutivi dalla consegna dei lavori alla fine dei lavori e disponibilità alla CVT. La suddetta durata complessiva prevede 120 giorni di attività propedeutiche, 1156 giorni di attività di costruzione 60 giorni di ANSF e CVT al termine di ciascuna macrofase. Sono previste delle attività da effettuare in interruzione prolungata dell'esercizio, ed in particolare è prevista un'interruzione di 12 ore consecutive per la realizzazione dei flessi provvisori di collegamento tra i binari di corsa e il IV binario (MACROFASE 1) e un'altra interruzione di 12 ore consecutive per la realizzazione degli allacci dei nuovi binari di corsa con quelli esistenti (MACROFASE 2). Un'interruzione prolungata di un fine settimana è prevista per la realizzazione delle opere necessarie alla risoluzione dell'interferenza idraulica della Roggia Palma. Inoltre, è prevista l'installazione di un sistema a sostegno del binario di tipo "Ponte GUI.DO" per la realizzazione di tombini a spinta.

Saranno gestiti come rifiuti un totale complessivo di circa 69.250 mc di materiali di risulta di cui:

- circa 87.330 mc di materiali derivanti dagli scavi (CER 17.05.04);
- circa 265 mc di materiali provenienti da attività di demolizione (C.E.R. 17.09.04)
- circa 12.475 mc di pietrisco per massicciate ferroviarie (CER 17.05.08).

Sulla base delle risultanze analitiche condotte dal Proponente, sono stati ipotizzate le seguenti tipologie di impianti di destinazione finale:

- per quanto riguarda lo smaltimento/recupero delle terre e rocce derivanti dagli scavi della vecchia sede ferroviaria e (CER 17.05.04) sono state ipotizzate, in funzione della tipologia di scavo effettuata e dai risultati delle analisi chimiche effettuate sui terreni, le seguenti destinazioni: Impianto di recupero (CER 17.05.04): 80 %; Discarica per rifiuti inerti (CER 17.05.04): 15 %; Discarica per rifiuti non pericolosi (CER 17.05.04): 5 %;
- per quanto riguarda lo smaltimento/recupero del ballast (CER 17.05.08), sono state ipotizzate le seguenti destinazioni: Impianto di recupero (CER 17.05.08): 70%; Discarica per rifiuti non pericolosi (CER 17.05.08): 30%;

- per quanto riguarda lo smaltimento di materiali provenienti da demolizioni (CER 17.09.04) sono state ipotizzate le seguenti destinazioni: Impianto di recupero (CER 17.09.04): 50%; Impianto per rifiuti inerti (CER 17.09.04): 50%;

Nell'ambito delle indagini geognostiche, geotecniche ed ambientali condotte dal Proponente, sono state monitorate le oscillazioni del livello di falda mediante rilievi con freatimetro dotato di segnale sonoro che ha messo in evidenza che durante la perforazione nessun riscontro di circolazione idrica e a piezometro installato la falda idrica soggiacente è stata rinvenuta a -28,5 m da p.c.

La realizzazione degli interventi, in relazione alle caratteristiche dell'opera nel suo complesso, all'entità e alla portata nel suo complesso e alla sua localizzazione, nella fase di cantierizzazione e nella fase di esercizio genererà disturbi ambientali tali da richiedere una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

Non di meno, la realizzazione degli interventi in progetto vanno ad inserirsi prossimi alla ZIU, una zona industriale in cui sono presenti stabilimenti di una certa portata (Air Liquide Italia Produzione S.r.l. - Stabilimento di Carnaccio; Acciaierie Bertoli SAFAU S.p.A., ecc).

Sulla base dell'elenco degli stabilimenti rientranti nell'ambito di applicazione della normativa Seveso sui RIR nei territori dei comuni interessati dagli interventi sono presenti tre stabilimenti identificati come a rischio rilevante e classificati, ai sensi del D. Lgs/2015, "di soglia inferiore", di cui uno (Acciaierie Bertoli SAFAU S.p.A.) in stretta prossimità dell'area di intervento. Si ritiene necessario dettagliare meglio le modalità di lavorazioni previste in questo tratto di rete ferroviaria al fine di scongiurare rischi per la salute e per l'ambiente vista la forte prossimità a detto stabilimento.



Sebbene il Proponente, in virtù della tipologia di istanza trasmessa, non abbia trasmesso un vero e proprio Piano di Utilizzo delle Terre e rocce da scavo ai sensi dell'art.9 del DPR 120/2017, la Relazione sulla gestione dei materiali di risulta (cfr. IZ0900D69RGTA0000001A) riporta i contenuti di quanto richiesto dalla norma prima citata. Il fabbisogno complessivo degli interventi è pari a 196.418 m³, di cui 53.856 per la realizzazione delle pavimentazioni e 142.562 per rilevati e riempimenti. Per quanto riguarda il pietrisco ferroviario (ballast), il fabbisogno complessivo è pari a 25.370 m³. La realizzazione delle opere previste determina la produzione complessiva di circa 183.705 m³ (in banco) di materiali di risulta, di cui 183.440 m³ di materiali di scavo e 265 m³ di materiali da demolizione di conglomerato cementizio armato. Sulla base dei risultati ottenuti a seguito delle indagini di caratterizzazione ambientale svolte in fase progettuale delle caratteristiche geotecniche e dei fabbisogni di progetto, rispetto ad un totale di circa 183.705 m³, gli interventi saranno caratterizzati dai seguenti flussi di materiale:

- materiali da scavo da riutilizzare nell'appalto ai sensi del DPR 120/2017, che verranno trasportati dai siti di produzione ai siti di deposito temporaneo in attesa di utilizzo,

sottoposti a trattamenti di normale pratica industriale, ove necessario, ed infine conferiti ai siti di utilizzo interni al cantiere: complessivi 96.110 m³ (in banco), di cui 68.580 riutilizzati all'interno della stessa WBS e 27.529 da riutilizzare in WBS diverse da quelle di produzione;

- materiali di risulta in esubero gestiti in regime rifiuti ai sensi della Parte IV del D. Lgs. 152/06 e s.m.i.: complessivi 87.330 m³ (in banco).

I materiali che saranno gestiti in qualità di sottoprodotto sono originati principalmente dagli scavi in corrispondenza dei nuovi sottopassi denominati SL01 (km 7+189) e SL02 (al km 8+015), nelle immediate vicinanze dei quali sono stati realizzati i sondaggi S1 e S2, per un totale di circa 73.500 m³; i restanti volumi saranno reperiti mediante riutilizzo parziale dei materiali di risulta originati da scavi in trincea dei nuovi tratti fognari.

I materiali di scavo destinati ad essere riutilizzati nell'ambito delle lavorazioni saranno temporaneamente allocati presso le aree di stoccaggio interne al cantiere (siti di deposito intermedi) ed eventualmente sottoposti ad operazioni di normale pratica industriale.

Il Proponente ha individuato una serie di cave attive, ai fini di approvvigionamento del materiale necessario agli interventi in progetto, in prossimità delle aree di intervento con scadenza dell'atto amministrativo di autorizzazione ancora in vigore. Così come ha individuato una serie di siti di conferimento dei materiali di scavo e di demolizione, tra impianti di recupero, smaltimento,

In ordine alla localizzazione del progetto:

L'intervento in oggetto si colloca all'interno della Regione Friuli-Venezia-Giulia, interessando la provincia di Udine. I Comuni interessati risultano essere il Comune di Udine, Pozzuolo del Friuli e Pavia di Udine.

Lungo il tratto ferroviario in esame è rilevabile il seguente vincolo dichiarativo, immobili e aree di interesse pubblico (art.136 D.Lgs. 42/04 e s.m. e i.): Rogge di Udine e Palma nei comuni di Udine, Campoformido, Palmanova, Pradamano, Reana del Roiale, Tavagnacco, S. Maria La Longa, Pozzuolo del Friuli, Mortegliano, Pavia di Udine, Bicinicco:

- DM 14.04.1989 (pubblicato sulla GU n. 111 del 15.05.1989) – Decreto che ha istituito il vincolo
- DM 19.07.1989 di rettifica del D.M. 14.04.1989 - con tale provvedimento si precisa l'obbligo da parte del proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo dell'immobile ricadente nella località tutelata, di presentare alla competente regione, per la preventiva approvazione, qualunque progetto di opere che possano modificare l'aspetto esteriore della località stessa.



Gli interventi previsti in progetto non interferiscono con il sistema delle aree naturali protette e afferenti alla Rete Natura 2000. Le aree naturali oggetto di tutela prossime all'area di intervento, e comunque tutte ad una distanza superiore ai 4 km (a 4,3 km la ZSC IT3320023 - Magredi di Campoformido).

Per quanto riguarda le relazioni tra il progetto e la Rete Ecologica Regionale, il corridoio infrastrutturale interessato dagli interventi non è interessato da elementi con funzione ecologica di rilievo; l'unico elemento di attenzione è costituito dall'interferenza solo potenziale con la "Direttrice di connettività" n. 58, che dovrebbe mettere in comunicazione le aree core "Confluenza Fiumi Torre e Natisone" e "Magredi di Campoformido". Tale tracciato, pur attestando la presenza abbastanza densa di elementi naturali e individuando le aree agricole più vaste immediatamente a sud dell'aggregato urbano di Udine, è considerato dal PPR come "molto teorico", in quanto intercetta zone industriali, infrastrutture stradali, autostradali e ferroviarie (quella oggetto di intervento) che rendono complessa una sua effettiva funzionalità.

Per quanto riguarda i vincoli ricognitivi ex comma 1 art.142 del D. Lgs 42/2004, in corrispondenza delle aree di progetto si individua aree di cui alla Lettera c) relativa i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi e relativa fascia di rispetto di 150 m; interferenza con la Roggia di Palma e con la relativa fascia di rispetto, che risultano intercettate dalle opere in progetto in quattro diversi punti: in corrispondenza del passaggio a livello soppresso su via dei Casali Caiselli, agli innesti del Ramo A e Ramo B della viabilità di raccordo SL01 sempre su via dei Casali Caiselli, e in un tratto del Ramo A della viabilità di raccordo SL01.

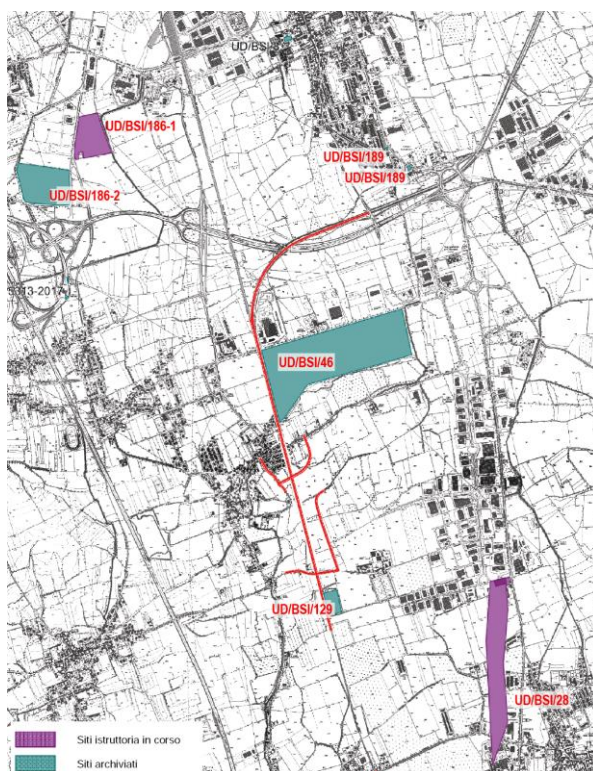


Le aree classificate dal PPR come ulteriori contesti paesaggistici interferiti dalle opere di progetto attengono la sola fattispecie degli Ulteriori contesti riferiti alla rete dei beni culturali. Nello specifico l'area così classificata è individuata a protezione del complesso della Villa Caiselli a Cortello. L'area a protezione del complesso della Villa Caiselli a Cortello, individuata dal Piano Paesaggistico Regionale facente parte del sistema degli "ulteriori contesti paesaggistici", è interferita marginalmente dalle opere in progetto, in particolare dalla formazione della rotonda di innesto tra il ramo A ed il B della viabilità a corollario della soppressione del passaggio a livello lungo via Cortello (LS02).



Le possibili interferenze con il sistema dei beni culturali hanno evidenziato che nessun elemento appartenente a tale sistema risulta interessato dagli interventi in progetto. Unico elemento di attenzione, che non si configura come una criticità sostanziale ma comporta solo implicazioni di carattere procedurale, è costituito dalla demolizione del fabbricato viaggiatori della stazione di Lumignacco, dovrà essere oggetto di “Verifica di interesse culturale” di cui all’art. 12 del D. Lgs. 42/2004.

Sebbene nell’ambito indagato è stata verificata la presenza di siti contaminati o potenzialmente contaminati di interesse regionale, il Proponente esclude il coinvolgimento diretto di suoli contaminati oggetto di procedura di bonifica, come riportato nella figura seguente.



Le aree direttamente interferite dagli interventi si sviluppano o in sede ferroviaria o in stretta aderenza al tracciato ferroviario in esercizio. Più in generale le classi di uso del suolo prevalentemente interessate direttamente e indirettamente dagli interventi in progetto sono le seguenti:

- sedime delle infrastrutture di trasporto ferroviarie e stradali;
- nuclei urbani a bassa densità insediativa;

- aree agricole caratterizzate in prevalenza da colture monospecializzate in rotazione tra cereali autunno-vernini, proteoleaginose e foraggere, intercalate con la vite e le colture arboree, da frutta e da legno.
- strutture naturali e/o naturaliformi dislocate al margine del sedime ferroviario o in corrispondenza dei limiti delle aree coltivate e, in particolare:
 - Formazioni igrofile lineari
 - Siepi campestri lineari
 - Filari alberati
 - Corsi e specchi d'acqua

TENUTO CONTO delle seguenti osservazioni, espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte delle regioni, delle province autonome, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati:

- Regione Friuli Venezia Giulia, osservazioni e richiesta di integrazioni acquisita con prot. CTVA/1540 del 26/03/2021;
- Comune di Pavia di Udine, osservazioni acquisite con prot. MATTM/27609 in data 16/03/2021;
- Comune di Pavia di Udine, osservazioni acquisite con prot. MATTM/56404 in data 26/05/2021;
- Comune di Pavia di Udine, osservazioni acquisite con prot. MATTM/61154 in data 8/06/2021;
- Comune di Pavia di Udine, osservazioni acquisite con prot. MATTM/64310 in data 15/06/2021;

TENUTO CONTO in particolare che:

- la Regione Friuli Venezia Giulia formula le sue osservazioni e ritiene necessario che *“la documentazione venga integrata con:*
 - 1) *Verifica di conformità tra il progetto e le previsioni dei piani regolatori vigenti, Piano Territoriali regionali e infraregionali (consorzio industriale) o, in alternativa, le modalità con cui verranno superati gli eventuali attuali contrasti pianificatori; fornire specifiche indicazioni sui carichi di traffico potenzialmente generati dalle "opere principali connesse agli interventi sull'infrastruttura ferroviaria" (SL01 in particolare), con specifico riguardo all'assetto urbanistico produttivo, viario e di mitigazione ambientale prospettato dal P.T.I. vigente;*
 - 2) *Verifica dell'opportunità di prevedere, da subito, quanto prescritto dall'Ente Tutela del Patrimonio Ittico ai fini della tutela di fauna ittica e ambiente acquatico e, precisamente:*
 - a. *nell'area di cantiere siano presenti presidi idonei ad impedire in tempi rapidi l'inquinamento di suolo e/o acque, dovuto a perdite di fluidi dagli automezzi;*
 - b. *la realizzazione della sistemazione del tratto di roggia sia effettuato in un periodo di asciutta già programmata da parte del Consorzio di Bonifica per non aggravarne le condizioni di stress;*
 - c. *i lavori di realizzazione dei by-pass attorno all'area in cui realizzare i tombini vengano coordinati in modo da non richiedere prolungamento dell'asciutta (realizzazione contemporanea nei vari siti);*

- d. *siano adottate soluzioni per ridurre la torbidità (es. compattazione del fondo del bypass, qualora realizzato con materiale sciolto, affinché non sia facilmente erodibile).*
 - e. *la piantumazione di specie arbustive ed arboree (quanto più varie possibile) non comprenda specie aliene (controllo conformità del materiale vivaistico);*
 - f. *si provveda quanto prima alla semina di specie erbacee autoctone, oltre che per evitare il dilavamento del substrato fine, anche per contrastare l'insediamento di specie vegetali aliene, secondo quanto previsto dall'art. 7 (Interventi di recupero e rinverdimento) della l.r.9/2005 riguardante i prati stabili, che prevede l'obbligatorietà dell'impiego, qualora disponibili, di sementi provenienti da prati stabili naturali per gli interventi di recupero tramite rinverdimento di aree alterate dalla realizzazione di opere stradali, discariche, bacini di laminazione e altre opere pubbliche;*
- 3) *In relazione alla durata del cantiere, verifica circa l'opportunità di prevedere, da subito, specifici rilievi fonometrici, durante i lavori, in prossimità dei ricettori prossimi alle aree di cantiere previste lungo l'infrastruttura ferroviaria:*
- a. *AT.03; AS.02 - frazione di Cargnacco, Comune di Pozzuolo del Friuli;*
 - b. *AT.01; CB.01; AS01; CO.01- frazione di Lumignacco, Comune di Pavia di Udine;*
 - c. *AR.01; AT.04; AS03 – località di Cortello, Comune di Pavia di Udine*
- e di concordare con ARPA FVG le campagne e i punti di misura in relazione all'avanzamento dei lavori (cronoprogramma) e delle attività rumorose più significative;*
- 4) *Ai sensi della L 447/95, art. 8 comma 2, lettera b), e della LR 16/07, art. 28 comma 2, lettera b), produrre una valutazione di impatto acustico relativa alla modifica della viabilità stradale, con particolare riguardo al DMAmb 16 marzo 1998 e al DPR 30 marzo 2004 n.142 Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'art. 11 della legge 26.10.1995, n. 447;*
- 5) *Integrazione con ulteriori opere mitigative presso i ricettori (edifici di civile abitazione) siti in Comune di Pavia di Udine nella frazione di Lumignacco, volte al rientro del potenziale superamento del valore limite assoluto di immissione notturno di cui al DPCM 14.11.1997, per le rispettive classi acustiche, dei ricettori denominati: 5005; 5010; 5011; 5017; 5018; 5019;*
- 6) *Verifica dell'opportunità di:*
- a. *eseguire in corso d'opera rilievi vibrometrici nelle tre postazioni denominate Terna 1 (T1, 6 m), Terna 2 (T2, 12 m) e Terna 3 (T3, 18 m);*
 - b. *concordare con ARPA FVG le campagne di misura in relazione all'avanzamento dei lavori (cronoprogramma) e delle attività vibrazionale più significative in essere;*
 - c. *compiere i rilievi vibrometrici in fase di esercizio nelle tre postazioni denominate Terna 1 (T1, 6 m), Terna 2 (T2, 12 m) e Terna 3 (T3, 18 m);*
 - d. *comunicare all'ARPA FVG con congruo anticipo (almeno quindici giorni prima) il giorno in cui saranno compiuti i rilievi vibrometrici post operam;*
- 7) *Verifica circa l'opportunità di prevedere, da subito, di:*
- a. *individuare e rimuovere esemplari di specie esotiche invasive elencate in normativa e già individuate come presenti (pag. 168 del Studio preliminare ambientale) nelle formazioni spontanee presenti sul territorio e intersecate dai nuovi tracciati;*

- b. *recuperare le specie a fusto e arbustive necessarie da vivai prossimali e assicurarsi che il fiorume per la semina del verde sia di provenienza locale per garantirne la compatibilità;*
 - c. *la copertura del cumulo di terreno vegetale di scotico per contenere il sollevamento delle polveri diffuse e di protezione dall'attecchimento di specie vegetali aliene, con il tempestivo ripristino e la riconsegna all'originario uso qualora le aree non abbiano più funzione operativa;*
- 8) *Verifica e risoluzione dell'interferenza a carico del sottopasso di Risano in progetto - SOTTOPASSO SL03 - con le opere idrauliche previste dal Progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento denominato "Realizzazione del fosso Z.I.U. - Torrente Brentana", approvato dal Consorzio di Bonifica Pianura Friulana con del. D.A. del 19.11.2019, n. 515. La soluzione individuata dovrà tener conto delle necessità idrauliche del fosso scolmatore e della Roggia Brentana e dovrà esser condiviso con il Consorzio di Bonifica Pianura Friulana;*
- 9) *Specificazione inerente l'effettivo inserimento in progetto delle opere di miglioramento e di compensazione indicate nei vari incontri intercorsi con l'Amministrazione Comunale di Pavia di Udine e, in particolare:*
- a. *la ciclo-pedonale prevista da via Casali Caiselli a Via dei Capitelli dovrà proseguire verso sud in direzione via di Mezzo; dovrà poi proseguire costeggiando la ferrovia fino a via G. Pascoli passando sulla strada vicinale del Ponte del Vado;*
 - b. *l'intera strada sostitutiva del PL di via Casali Caiselli dovrà essere illuminata;*
 - c. *partendo dalla rotatoria di via dei Capitelli, la strada dovrà essere allargata, asfaltata e munita di illuminazione fino a via di Mezzo;*
 - d. *il terreno residuo tra la nuova bretella e via G. Galilei dovrà essere destinato a parcheggi, verde pubblico ed arredo urbano;*
 - e. *dal PL soppresso di via Casali Caiselli al ponticello di accesso alle abitazioni esistenti, si dovrà provvedere a realizzare un parapetto protettivo della Roggia in foggia di quello già esistente posto al di là del PL;*
 - f. *il sottopasso ferroviario dovrà essere dotato di sistemi di raccolta e smaltimento dell'acqua piovana, opportunamente sovradimensionati al fine di evitare possibili pericolosi allagamenti;*
 - g. *in corrispondenza della rotatoria di Via Bellini si dovrà porre particolare attenzione ad assicurare agevoli percorsi pedonali e ciclabili di raccordo con la viabilità esistente;*
- 10) *Verifica circa l'opportunità di prevedere una sezione stradale di progetto della viabilità dei sottopassi di larghezza minima di m. 6,00;*
- 11) *Verificare la fattibilità tecnico – economica di implementare il progetto con opportune mitigazioni dell'impatto visivo legate a:*
- a. *piano ferroviario, posto l'incremento di quota per un massimo di circa 2,00 m e posto il fatto che già l'attuale piano ferroviario è in rilevato rispetto alla campagna circostante;*
 - b. *barriere antirumore che, in prossimità dei PL interferenti dismessi, raggiungeranno altezze dell'ordine dei 7,5m dal piano del ferro (PF) e che verranno poste parallelamente alla Roggia di Palma, vincolata ai sensi del D. Lgs. 42/2004;*

- 12) *Integrazioni riguardo la necessità e il dimensionamento dell'opera SL02 che potrebbe comportare nuovo traffico "parassita" verso la zona industriale da sud attraverso viabilità secondarie inadatte (e attualmente interdette) al traffico pesante (via Valisella, via Sammardenchia);*
- 13) *Aggiornamento delle interferenze e sottoservizi attraversati, con particolare riguardo alla componente idraulica che necessita di specifico approfondimento dell'esistente situazione di drenaggio superficiale degli intorni dei sottopassi e delle relative viabilità in modo da evitare che in caso di precipitazioni violente le acque dei terreni posti nelle vicinanze dei sottopassi confluiscono all'interno dei manufatti allagando il sottopasso;*
- 14) *Verifica circa l'opportunità di prevedere, da subito, che l'intervento in oggetto venga realizzato secondo le prescrizioni impartite da FVG Strade S.p.A. e, precisamente:*
- a. osservando le norme prescritte dal Nuovo Codice della Strada, dal suo Regolamento di Attuazione e dal "Regolamento attraversamenti ed uso stradale di competenza di Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A." e dalle altre normative tecniche di riferimento;*
 - b. durante i lavori dovranno essere posizionate, sul sovrappasso ferroviario, le opportune protezioni atte a garantire l'assoluta sicurezza del transito veicolare sulla SS 676. L'altezza delle protezioni dovrà essere tale da impedire la caduta di materiali sulla sede stradale sottostante;*
 - c. le strutture di protezione, compresi gli ancoraggi delle stesse alla struttura del sovrappasso, dovranno essere adeguatamente calcolate anche contro l'eventuale ribaltamento sul piano viabile della SS676 tenendo in considerazione, tra i fattori di progettazione, anche la spinta del vento;*
 - d. dopo aver rimosso le strutture di protezione, eventuali fori per gli ancoraggi dovranno essere adeguatamente richiusi con adeguato materiale;*
 - e. durante l'esecuzione dei lavori la ditta si assumerà ogni responsabilità in ordine alla sicurezza del pubblico transito sulla S.S. 676 derivante dai lavori sulla linea ferroviaria, adottando tutte le cautele necessarie, ponendo e mantenendo in opera tutte le segnalazioni di pericolo prescritte dal Codice della Strada e relativo Regolamento; rimarrà pertanto unica responsabile in linea civile e penale per danni a persone, animali e cose che potessero verificarsi in dipendenza del presente atto sollevando FVG Strade S.p.A. ed il suo personale da qualsiasi pretesa o molestia, anche giudiziaria, che per dato o fatto del presente atto potesse provenire loro da terzi;*
 - f. prima dell'inizio lavori RFI dovrà presentare formale richiesta completa di progetto definitivo esecutivo all'ufficio licenze concessioni di FVGstrade S.p.A.;"*
- il Comune di Pavia di Udine con la D.G. n.34 del 12/03/2021, trasmessa con nota acquisita al prot. MATTM/2021/0027609 del 16/03/2021, ribadisce *"la necessità di implementare il progetto per la realizzazione dell'intervento di che trattasi, con le opere di miglioramento e di compensazione concordate e di seguito elencate, al fine di un corretto inserimento dei manufatti da realizzare nel contesto territoriale della frazione di Lumignacco e delle aree contermini:*
- o la ciclo-pedonale prevista da via Casali Caiselli a Via dei Capitelli dovrà proseguire verso sud in direzione via di Mezzo; dovrà poi proseguire costeggiando la ferrovia fino a via G. Pascoli passando sulla strada vicinale del Ponte del Vado;*

- *l'intera strada sostitutiva del PL di via Casali Caiselli dovrà essere illuminata;*
- *partendo dalla rotatoria di via dei Capitelli, la strada dovrà essere allargata, asfaltata e munita di illuminazione fino a via di Mezzo;*
- *il terreno residuo tra la nuova bretella e via G. Galilei dovrà essere destinato a parcheggi, verde pubblico ed arredo urbano;*
- *dal PL soppresso di via Casali Caiselli al ponticello di accesso alle abitazioni esistenti, si dovrà provvedere a realizzare un parapetto protettivo della Roggia in foglia di quello già esistente posto al di là del PL;*
- *il sottopasso ferroviario dovrà essere dotato di idonei sistemi di raccolta e smaltimento dell'acqua piovana, opportunamente sovradimensionati al fine di evitare possibili pericolosi allagamenti;*
- *in corrispondenza della rotatoria di Via Bellini si dovrà porre particolare attenzione ad assicurare agevoli percorsi pedonali e ciclabili di raccordo con la viabilità esistente.”;*

Nella relazione tecnica allegata alla citata D.G. vengono evidenziati i seguenti aspetti:

- 1) il progetto delle opere stradali dovrà essere adeguato alle previsioni delle Norme di Attuazione del PRGC vigente (larghezza minima di 6 m invece di 5.5 m);
 - 2) implementare il progetto, che allo stato attuale non prevede alcuna mitigazione, con la previsione di specifiche opere con particolare riguardo all'incremento di quota per un massimo di 2,00 m del piano ferroviario esistente in corrispondenza del nuovo fascio binari del P.M. Cargnacco;
 - 3) mitigare l'impatto visivo delle barriere antirumore; particolare attenzione dovrà essere posta per le barriere in prossimità del PL interferente di Via Casali Caiselli ove, parallelamente alla via stessa scorre la Roggia di Palma vincolata ai sensi del D.Lgs.n.42/2004;
 - 4) mitigare le vibrazioni ed il rumore riportando i valori nell'ambito dei valori limite previsti dal PCAC approvato con la D.C. n.53 del 27/11/2015;
 - 5) le opere di mitigazione sui ricettori dovranno prevedere idonei sistemi atti a minimizzare il disturbo sonoro anche nel periodo estivo.
- Successivamente, con prot. 1607/PEC del 25/05/2021, il Comune ritrasmette la sopracitata D.G. e trasmette osservazioni dei seguenti cittadini:
- Sig. Gianni Abbato: con lettera del 13/04/2021 l'osservante in qualità di proprietario dei mappali 100 e 102, foglio 2 evidenzia alcune circostanze non considerate nel progetto: servizio fognario in uso, manufatto non considerato negli espropri, alberi di *paulownia* di altezza anche superiore a 8 m;
 - Sig.ra Dilva Furnaletto: con lettera del 29/04/2021 l'osservante in nome della proprietaria del mappale 291 del foglio 2 evidenzia alcune omissioni: si rileva, nelle aree interessate dal progetto, la presenza di impianti di acquedotto ecc, di alberi da frutta, di cisterna interrata per il gasolio ecc. e si richiede l'adozione di varie misure di mitigazione per la fase di cantiere e di esercizio;
 - Sig.ri Pietro Bianco e Dilva Furlanetto: con lettera del 29/04/2021 gli osservanti, in qualità di proprietari del mappale 417 del foglio 2 evidenziano quanto sopra riportato;

- Sig. Paolo Moschioni: con lettera del 29/04/2021 l'osservante in qualità di proprietario del mappale 345 e 348, foglio 2, 2 evidenzia alcune omissioni: si rileva la presenza di alberi decennali ecc e si chiedono misure di mitigazione e di ripristino;
 - Ufficio edilizia privata del Comune invia un estratto di google maps con evidenziato il percorso della pista ciclabile oggetto di confronto con RFI in quanto rappresenta un'opera di compensazione;
- ancora successivamente, con prot. 5807-6696-6775/PEC del 7/06/2021, il Comune di Pavia d'Udine trasmette proposte alternative da parte di proprietari delle aree interessate dagli interventi di progetto, a seguito di un incontro pubblico, nel quale sono state evidenziate le criticità del progetto;
 - infine, il Comune di Pavia d'Udine, con nota prot. 7299/PEC del 14/06/2021, trasmette una proposta alternativa pervenuta da privato cittadino in merito alla mitigazione dell'impatto visivo delle barriere di altezza 7,5 m un una zona attualmente oasi verde.

VALUTATO che:

Con riferimento agli elaborati progettuali di livello definitivo, gli elaborati descrittivi, economici e grafici hanno consentito una adeguata individuazione e valutazione degli effetti sull'ambiente connessi alla realizzazione del progetto.

Con riferimento alle osservazioni espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., esse non sono state controdedotte dal Proponente.

Le osservazioni pervenute, da parte della Regione Friuli Venezia Giulia e dell'Amministrazione comunale di Pavia di Udine, e per suo tramite da singoli cittadini, anche se pervenute fuori termine, sono state tenute in debita considerazione nella presente analisi.

Per quanto riguarda la richiesta da parte della Regione Friuli-Venezia Giulia di richiesta di integrazioni, si osserva che, ai sensi dell'art. 20 comma 2, chiarimenti ed integrazioni sono possibili esclusivamente, entro cinque giorni dalla ricezione dello studio preliminare ambientale, con riferimento alla completezza e l'adeguatezza della documentazione. Pertanto, si è ritenuto di non procedere ad inoltrare quanto richiesto ma si sono tenuti in debita considerazione le motivazioni ed i contenuti delle osservazioni espresse dalla Regione stessa.

Lo studio preliminare ambientale presentato, il progetto e le analisi effettuate sulla base dei dati di base disponibili, comporta nel suo insieme una serie di impatti ambientali non trascurabili su varie matrici ambientali sia in fase di cantierizzazione sia in fase di esercizio dell'opera, tra cui:

- occupazione temporanea di ampie superfici da allestire ad aree di cantiere pari a circa 6,5 ha allo stato attuale a vocazione prevalentemente agricola, in fase di cantierizzazione;
- interferenze dirette e permanenti con gli agroambienti in fase di esercizio determinando sottrazione di suolo agricolo;
- gran parte delle interferenze, dirette e/o potenziali, si esprimono lungo la tratta e in relazione alla viabilità di riconnessione territoriale, prevalentemente, e in modo diffuso, a carico degli agroambienti, contesti in cui, oltre i campi a seminativo, che rappresentano il popolamento prevalente delle categorie dei coltivi, si trovano intercalati fasce vegetate per lo più lineari, talvolta in corrispondenza di canali artificiali secondari che nell'insieme costruiscono il sistema ecologico dello spazio rurale agricolo e ne determinano il paesaggio;
- interferenze dirette e indirette con gli insediamenti prevalentemente residenziali nei tratti di attraversamento dell'opera tra le aree residenziali generando impatti significativi da rumore e vibrazioni e percezione visiva; sia in fase di esercizio che in fase di cantierizzazione per

tipologia delle attività e delle lavorazioni previste, durata e contemporaneità delle lavorazioni, prossimità a tessuti o ricettori residenziali e/o sensibili; gli impatti si presentano in coincidenza dell'abitato di Lumignacco in corrispondenza del quale si attendono impatti su alcuni edifici posti in stretta prossimità dell'infrastruttura e relativi alle componenti rumore, vibrazioni e percezione visiva. I primi in relazione all'esercizio sono mitigati dalle barriere antirumore; queste, spesso alte in modo anche significativo, introducono impatti sul paesaggio e in particolare sulla percezione dello spazio rurale. La presenza di tali impatti significativi rende necessaria una specifica fase di VIA non esplicabile in verifica di assoggettabilità

- interferenze con aree di valore paesaggistico la linea di progetto interferisce direttamente con beni paesaggistici tutelati. In particolare, si evidenzia l'interferenza con La Roggia di Palma e la relativa fascia di tutela e l'interessamento marginale dell'area a protezione del complesso di Villa Caiselli. Tale criticità necessita di approfondimento progettuale e di valutazione di impatto ambientale;
- interferenze dirette con edifici sia in fase di cantierizzazione sia in fase di realizzazione dell'opera tali da esserne prevista la loro demolizione;
- interferenze dirette e indirette in fase di cantierizzazione per alcuni tratti per la produzione di polveri visto che le attività di cantiere, in virtù della natura delle lavorazioni, della durata, della tipologia e dell'entità degli interventi, si svolgono a modeste distanze da alcuni recettori abitativi; le maggiori criticità si hanno nella parte nord-ovest dell'intervento, in cui sono stati individuati alcuni edifici residenziali, posti ad una distanza minima di circa 70 metri dallo scavo per la realizzazione del sottopasso SL01 e di circa 90 metri dall'area di stoccaggio AS.01;
- interferenze dirette e indirette, sia in fase di cantierizzazione sia in fase di esercizio con il cosiddetto "BOSCO ABS", un progetto di sostenibilità della Acciaierie Bertoli Safau SpA (acronimo ABS) che risulta non confinato all'interno dello stabilimento, ma va a coinvolgere il territorio circostante. La creazione del Bosco ABS, un'area verde di oltre 13 ettari, con oltre 10.000 piante, è iniziata nel 2007 ed è a disposizione della collettività;
- interferenze dirette e indirette, con particolare riferimento alle opere di sistemazione stradale (SL03) con opere idrauliche già previste e approvate dal Consorzio di Bonifica Pianura Friulana;
- la gran parte delle interferenze dirette e/o potenziali, si esprimono lungo la tratta e in relazione alla viabilità di riconnessione territoriale.

L'incremento di quota, per un massimo di 2 m del piano ferroviario esistente in corrispondenza del nuovo fascio binari del nuovo Posto di Movimento di Cargnacco, necessario per rendere complanari i binari di corsa ai nuovi binari del fascio merci, sommato al fatto che già l'attuale piano ferroviario è in rilevato rispetto alla campagna circostante e alla previsione di barriere antirumore da 2 a 7,5 m, produce un forte impatto visivo decisamente non trascurabile per quanto concerne l'inserimento del manufatto nel territorio circostante.

Per quanto non di competenza strettamente ambientale, si osserva una difformità della sezione stradale di progetto rispetto a quanto previsto dalle norme tecniche di attuazione del PRGC del comune di Pavia di Udine.

In relazione alle caratteristiche dell'opera nel suo complesso e della sua localizzazione, nonché delle soluzioni costruttive proposte, tenendo conto dell'entità e della molteplicità degli impatti su ogni componente ambientale valutata, nonostante le misure mitigative e compensative proposte, non si può escludere che la realizzazione dell'opera nel suo complesso generi impatti significativi e negativi.

Gli impatti evidenziati sono tali da richiedere una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

È auspicabile che siano analizzate ulteriori alternative sia di tipo localizzativo sia come modalità di realizzazione che possano, in sede di VIA, comportare impatti meno significativi.

Tutto ciò accertato e valutato, in base alle risultanze dell'istruttoria,

la Sottocommissione VIA

ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento,

che il “*Progetto Definitivo PRG e ACC del P.M. Cagnacco ed opere sostitutive dei PL interferenti nell'ambito del Completamento del Nodo di Udine*”, determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.

La Coordinatrice della Sottocommissione Via

Avv. Paola Brambilla