

Comune di Gorizia
Prot. n. GEN 0006705 / P
Data 02/02/2022

FASCICOLO: 4.6.8/66



COMUNE DI GORIZIA

Settore Tutela dell'Ambiente, Pianificazione Urbanistica ed Edilizia Privata

Via Garibaldi 7
34170 Gorizia
☎ 0481/383111

comune.gorizia@certgov.fvg.it

Spett.le
Ministero della Transizione Ecologica
Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (CreSS)
Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA
PEC : cress@pec.minambiente.it

e p.c.

Spett.le
Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile
Servizio Valutazioni Ambientali
Via Carducci, 6 - 34133 TRIESTE
PEC : ambiente@certregione.fvg.it

OGGETTO: [ID: 7824] Procedimento di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 - Progetto definitivo "Lunetta di Gorizia".
Osservazioni ai sensi dell'art. 19, comma 4 del D.Lgs. 152/2006

Con riferimento al procedimento in oggetto, il cui avvio è stato comunicato con nota della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo del Ministero della Transizione Ecologica pervenuta in data 05/01/2022, e registrata al prot. n. 648-A, si comunica quanto segue in merito agli aspetti di competenza dello scrivente Settore di Tutela dell'ambiente, Pianificazione urbanistica ed edilizia privata.

INTERVENTO PROPOSTO

L'intervento presentato ha ad oggetto la realizzazione di un nuovo tratto di comunicazione ferroviaria (a singolo binario) che andrà a raccordare la linea "Monfalcone-Gorizia-Udine", nel tratto che corre ai margini dell'abitato di Sant'Andrea, con la linea "Gorizia - confine di Stato - Nova Gorica", passante lungo la stazione di interscambio merci confinaria in direzione del confine di Stato. L'opera viene progettata con l'obiettivo di rendere più scorrevole il collegamento dei mezzi ferroviari provenienti da Trieste e diretti a Nova Gorica, consentendo così di evitare inversioni di banco nella stazione di Gorizia Centrale.

Le opere comprendono inoltre il rifacimento di parte del binario storico che dalla stazione di Gorizia procede in direzione di Nova Gorica, nonché la realizzazione di una serie di manufatti quali un cavalcavia su Via Tabai, due muri di contenimento (su rilevato esistente e su rilevato in affiancamento) e un'opera di protezione della pila cavalcavia di Via Trieste.

CONFORMITÀ URBANISTICA

In merito alla conformità urbanistica dell'opera in parola, si richiama quanto già comunicato alla società Italferr S.p.A. con nota di data 28/07/2021, prot. n. 45783/P, ove si manifestava la necessità di chiarimenti e precisazioni per l'eventuale discostamento del nuovo tratto ferroviario dalla zona omogenea propria per tale tipologia di infrastrutture, "aree per la viabilità – sottozona aree ferroviarie" del vigente PRGC (art. 34 NTA).

Le questioni poste in tale sede risultano chiarite da quanto riportato nello Studio preliminare ambientale, ove emerge (cfr. Relazione generale "168-IZ1900D22RGIM0001001A" e Allegati grafici "169-IZ1900D22RHIM0001001A") che il nuovo tratto ferroviario attraversa parzialmente le zone omogenee "E.6 - Ambiti di interesse agricolo" (sul quale è inoltre presente una formazione erbacea naturale tutelata come "prato stabile" ai sensi della Legge Regionale 29 aprile 2005, n. 9), "H2.2.2 - Aree per i centri commerciali e i complessi commerciali non alimentari" e "Aree per la viabilità – sottozona aree per le sedi stradali".

Alla luce di quanto sopra, il progetto non risulta conforme alle previsioni del vigente strumento urbanistico generale comunale. Si rende pertanto imprescindibile l'approvazione di una variante urbanistica, o atto ad essa equivalente, allo scopo di conformare l'opera alle previsioni del Piano Regolatore Generale Comunale. Nello specifico la conformazione urbanistica dovrà prevedere:

- la trasformazione delle aree E.6 e H2.2.2 interessate dal nuovo tratto ferroviario in zona destinata ad "aree per la viabilità – sottozona aree ferroviarie" (tavola P.2, art. 34 Norme Tecniche di Attuazione);
- il contestuale aggiornamento, per la parte strutturale e strategica del Piano, della tavola P.1.1 "Rappresentazione schematica delle strategie del Piano" ridefinendo i limiti dell'ambito territoriale denominato "ambito infrastrutturale".

Ad un primo esame risulterebbe altresì che il progetto interessi aree di proprietà privata per le quali dovrà prevedersi l'apposizione di vincolo preordinato all'esproprio per la relativa acquisizione.

INQUINAMENTO ACUSTICO

Si premette che in riferimento all'impatto acustico prodotto dalla realizzazione del progetto in parola, si prende atto dei contenuti e delle conclusioni della documentazione allegata alla valutazione sottolineando che alla data della presente il Piano di Comunale di Classificazione Acustica è stato approvato con deliberazione consiliare n. 26 del 01/12/2021 al quale si rimanda per le verifiche del caso.

Si ritiene che sia indispensabile prevedere una valutazione del clima acustico *post operam* conformemente al cui D.P.R. n. 459 del 18/11/98, entro 1 anno dal completamento dei lavori e con le normali condizioni di esercizio dell'infrastruttura ferroviaria come integrata dal nuovo binario, al fine di confermare le risultanze del modello di analisi *ante operam*. In particolare, si ritiene necessaria una valutazione attenta presso il ricettore 4045, risultato maggiormente disturbato con limiti fuori norma, e almeno presso il ricettore 1011, come rappresentativo del contesto costituito dalle abitazioni 1006, 1010, 1015 e 1018. Si ritiene al riguardo plausibile, in situazione di esercizio, un impatto significativo anche su questo gruppo di edifici sui quali potrebbero essere necessari interventi di protezione, eventualmente direttamente sui ricettori.

Si condivide il prospettato intervento finalizzato alla mitigazione collocando una barriera acustica lungo la linea esistente (come indicato a pag. 274 del documento 168-IZ1900D22RGIM0001001A), in quanto in grado di schermare i contributi di entrambe le sorgenti ferroviarie. Non si condivide peraltro il rimando di tale intervento al Piano di Risanamento della Rete Ferroviaria Italiana (Codice Intervento C.I. è 03100707), nell'ambito del quale si prevede di dimensionare le idonee opere di mitigazione acustica. Al riguardo, si evidenzia che tale piano, datato 2004, è ampiamente disatteso nei relativi tempi di attuazione che prevedevano la realizzazione delle barriere nel territorio comunale entro il 10° anno (2014) e i cui presupposti vanno attualmente riverificati in relazione alle concrete condizioni di esercizio rispetto a quelle considerate all'epoca di redazione del PRA RFI.

Quanto sopra anche in relazione all'esito di recenti rilievi fonometrici, effettuati da ARPA FVG su richiesta del Comune di Gorizia, sul tratto ferroviario della stessa linea in corrispondenza con il confine tra Lucinico e Mossa. L'attività di tale verifica ha accertato la non conformità del valore notturno nella fascia di pertinenza denominata "A".

Tale accertata situazione, unitamente alla non conformità rilevata in fascia "B" anche sul tratto di progetto presso il ricettore 4045, pone le basi per una richiesta di revisione e aggiornamento del programma di interventi di protezione acustica che l'esercente deve presentare ai Comune e alla Regione, ai sensi dell'art. 10, c. 5, della L. 447/1995, e induce a richiedere sin d'ora, con decisione, l'esecuzione di idonei interventi di mitigazione acustica in concomitanza a ogni nuovo intervento sui tratti esistenti ovvero in occasione di nuove infrastrutturazioni, come nel caso in esame.

Per le suddette ragioni, si chiede che l'intervento in argomento preveda anche l'esecuzione di opere mitigazione acustica mediante realizzazione di una barriera acustica lungo la linea esistente (come indicato a pag. 274 del documento 168-IZ1900D22RGIM0001001A) e che si provveda, in esito alle prospettate verifiche *post operam*, alla programmazione degli eventuali ulteriori interventi di mitigazione che dovessero risultare necessari presso il ricettore 1011 e limitrofi.

Per quanto riguarda le attività rumorose del cantiere per la realizzazione del progetto, preso atto che queste si svolgeranno in un periodo temporale ben superiore a 90 giorni, si comunica che dovrà essere evitata la sovrapposizione di lavorazioni

particolarmente rumorose, si dovrà operare nel rispetto delle indicazioni di orario di cui "Linee guida per il controllo dell'inquinamento acustico" redatte da ARPA FVG e si dovrà prevedere la realizzazione di opere di mitigazione temporanee al fine di limitare l'inquinamento acustico prodotto presso i ricettori più prossimi all'area di cantiere.

VIBRAZIONI

Preso atto delle valutazioni e conclusioni a cui è pervenuto lo Studio vibrazionale si sottolinea che nessuna valutazione è stata eseguita sul ricettore 1011 e su quelli adiacenti. Se da un lato si concorda sull'attenzione posta sul binario della tratta Gorizia – Trieste (per la maggiore frequenza di passaggio e la maggiore velocità dei convogli), dall'altro appare necessario estendere tale attenzione anche sul ricettore 1011, interessato dai potenziali e presunti 16 passaggi da e per il confine di Stato.

I modelli concettuali spesso si allontanano dai modelli reali in quanto i primi non tengono conto delle caratteristiche costruttive delle abitazioni e delle caratteristiche del substrato, spesso modificate da interventi antropici, su cui le abitazioni appoggiano le fondamenta.

Per tale motivo, in via cautelativa, si chiede una valutazione preventiva degli effetti indotti dalle vibrazioni anche presso il ricettore 1011, più prossimo alla lunetta in direzione confine di Stato, sia per la possibile insorgenza di disturbi ai residenti e di potenziali danni all'edificio.

Il Dirigente

Settore Tutela dell'Ambiente,
Pianificazione Urbanistica ed Edilizia Privata
ing. Licio GARDINⁱ

ⁱ documento informatico sottoscritto digitalmente ai sensi del D.lgs. 82/2005 e s.m.i. e norme correlate