

Firmato digitalmente da:

SGUBIN LAURA

Firmato il 02/02/2022 17:35

Seriali Certificato: 120150663535726860048698345975527095767

Valido dal 17/09/2020 al 17/09/2023

ArubaPEC S.p.A. NG CA 3



Comune di Fiumicello Villa Vicentina

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

Cod. Fisc. e P.IVA 02916640309

Via Gramsci, 8 – CAP. 33059 Fiumicello Villa Vicentina - Tel. 0431/972711 - Fax 0431/969261

Prot. come da PEC

li, come da PEC

Ministero della Transizione Ecologica
Direzione generale per la Crescita Sostenibile e la
qualità dello Sviluppo –
DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE
AMBIENTALE
Pec: cerss@pec.minambiente.it

E p.c.
Regione Autonoma FVG Direzione centrale difesa
dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile Servizio
valutazioni ambientali Via Carducci, 6 – 34133 Trieste
ambiente@certgov.fvg.it

Oggetto: D.lgs. 152/2006 e s.m.i. e LR43/1990. Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale statale, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997, per il progetto di fattibilità tecnico economica "Potenziamento della Linea Venezia-Trieste. Posti di Movimento e Varianti di Tracciato. PdM San Donà di Piave, PdM Fossalta di Portogruaro, Variante di Portogruaro e Variante Isonzo CUP: J34H16000620009" nei Comuni di Fiumicello Villa Vicentina, Ruda, Latisana, Turriaco e San Canzian d'Isonzo. Proponente: Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A..

Osservazioni di competenza del comune di Fiumicello Villa Vicentina relative al progetto di fattibilità tecnico economica

Con la presente, in risposta alla comunicazione dd. 04.01.2022 prot. 426, si intende portare alla vostra attenzione le osservazioni da presentare sulla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale al progetto di fattibilità tecnico economica relativo al Potenziamento della Linea Ferroviaria Venezia – Trieste in merito alla Variante Isonzo, relativamente a quanto di interessa i territori del presente comune.

Tali osservazioni costituiscono, data l'urgenza posta per l'invio della comunicazione, una sorta di anticipazione rispetto quanto il Consiglio Comunale potrà deliberare alla prima seduta utile, in quanto organo con competenza diretta in materia di pianificazione territoriale.

Le osservazioni da parte di questa Amministrazione sono di merito sull'aspetto ambientale con richieste di tipo compensativo e integrativo rispetto allo studio presentato.

Le aree interessate dalla progettazione ricadono in aree di interesse agricolo -paesaggistico, zone di salvaguardia ambientale e di reperimento per realizzazione di connessioni eco-biologiche, zone di riserva naturale Regionale e prossime ad un prato stabile inventariato dalla Regione.

Osservazioni relative agli aspetti infrastrutturali.

La realizzazione della nuova tratta ferroviaria più a Nord pone la problematica relativa alla destinazione futura delle due linee attualmente esistenti che da progetto saranno abbandonate. La demolizione di uno o entrambi i ponti sull'Isonzo con conseguente rimozione delle strutture ferroviarie, ha un costo dal punto di vista del danno arrecato alle attività private presenti nelle zone

di progetto, se comparato invece ad una di una conversione delle vecchie linee, con ricadute di senso positivo sul territorio del Comune.

In merito all'importanza strategica del progetto si fa notare che è fondamentale comprendere già da queste fasi quale sia il futuro delle due infrastrutture esistenti, sia in riferimento a che funzione dare alle vecchie linee ma soprattutto alla necessità di capire quali attraversamenti/infrastruttura mantenere e quale demolire (valutando le modalità e le necessità per l'intervento).

Si ritiene che il futuro delle infrastrutture esistenti non possa non essere valutato e ricompreso già nel progetto iniziale poiché la realizzazione dell'infrastruttura non può esulare dall'idea di che cosa fare delle infrastrutture esistenti.

Il futuro delle infrastrutture esistenti deve essere quindi incluso nella progettazione della nuova linea e gli interventi su di esse non devono essere valutati come mitigazione e/o compensazione; allo stesso modo si deve valutare lo smaltimento degli elementi della rete ferroviaria che sarà dismessa. In quest'ottica è ininfluente capire la futura funzione del ponte ma è essenziale ad esempio progettare e contabilizzare la demolizione di uno dei due ponti o l'eliminazione/smaltimento di entrambe le linee ad oggi esistenti (ad esempio lasciando un ponte destinato a funzioni future di collegamento).

Si ritiene fondamentale, comunque, che già in questa fase il progetto di RFI comprenda intervento di recupero di uno dei due ponti esistenti per la sua riconversione in dorsale ciclabile per collegare la rete ciclabile dell'Isonzo "FVG5 con Alpe Adria FVG1 (PREMOCI) con la richiesta di eliminare uno dei due ponti ad oggi esistenti (Vedi ALL. 2).

Sintetizzando le analisi condotte dalla scrivente amministrazione portano al seguente riepilogo delle richieste:

- Studio ed effettiva valutazione dei mezzi in transito in fase di cantiere sia in rapporto all'accessibilità dell'area di cantiere che in rapporto alla movimentazione interna al comune nel cantiere dalla zona Artigianale di Papariano (vedi ALL. 1, linea gialla);

- Valutazione della capacità portante attuale del ponte sul fiume Mondina in relazione alla fase di cantiere ed ex-post;

- Approfondimento della valutazione analitica delle problematiche relative al nucleo di Papariano in considerazione alla viabilità esistente e alla futura realizzazione del progetto rotonde redatto da FVG Strade, prevedendo, se possibile in accordo con gli Uffici Regionali, una viabilità di scarico del traffico futuro (vedi ALL. 1, linea arancio in tratteggio);

- Verifica della capacità e delle condizioni della viabilità indicata come viabilità di cantiere tra Villa Vicentina e via Cortona;

Valutazione e verifica dei sistemi di insonorizzazione nei pressi degli abitati e alla mitigazione paesaggistica ed ambientale degli stessi anche presso l'abitato di Villa Vicentina nel tratto a ovest preliminarmente alla variante;

- Valutazione della progettazione con la verifica dell'estensione delle mascherature verdi e dei filtri paesaggistici e acustici presso l'abitato di via Cortona;

- Dal punto di vista delle mitigazioni/compensazioni ambientali pare esiguo il triangolo destinato a tali opere, si propone di recuperare in tal senso l'area inutilizzata tra la biforcazione delle linee presso i ponti, al di fuori dell'area della Riserva (vedi ALL. 1, area azzurra) e la realizzazione di una fascia boscata con funzione ecologica e di mitigazione dell'impatto visivo-paesaggistico lungo la linea. Affiancata a tale fascia che dal progetto risulta viabilità di cantiere, si preveda la realizzazione di una pista ciclabile o comunque di un percorso anche su strada bianca di collegamento tra Via Cortona e via Sant'Antonio (Vedi ALL. 1 linea a punti rosa);

- Verifica piano degli espropri più di dettaglio e di diretta corrispondenza tra le opere previste e le particelle interessate (sia che siano di carattere temporaneo o definitivo). Si rileva ad esempio l'incongruenza con gli espropri per la viabilità nuova di via Spinelli ed in rapporto agli espropri temporanei (l'area di espropri temporanei per tutta la lunghezza del viadotto sembrano da esigui);

- Chiarimenti e delucidazioni sui lavori di messa in sicurezza del cantiere in area golenale vista la natura del luogo (area di Riserva Naturale Regione Foce dell'Isonzo);

Si chiede una precisa valutazione degli habitat in rapporto alla rete ecologica del PPR, alle aree di RN 2000 e all'area di Riserva, per gli ambiti a valore ambientale interessati e per le vicinanze si ritiene utile prevedere un piano di ripristino ambientale dettagliato e accurato, con la proibizione di passaggio di mezzi d'opera nell'area golenale presso il prato stabile censito nella tavola 55

dell'inventario regionale dei prati stabili ai sensi della Legge regionale 29 aprile 2005, n. 9 (aggiornato 2021) si fa notare che la sua caratteristica è di un prato che non è stato dissodato da più di un secolo. Questa rarità per una campagna agricola quali sono le aree circostanti, determina una elevata e alquanto rara biodiversità. La sua unicità è testimoniata dalla copiosa fioritura di orchidee quali: *Anacamptis pyramidalis*, *A.coriophora*, *Ophrys holoserica* e *O. apifera* testimonia anche l'elevata biodiversità del suolo con un'adeguata presenza di funghi simbiotici (Vedi All. 1).

Interventi compensativi richiesti.

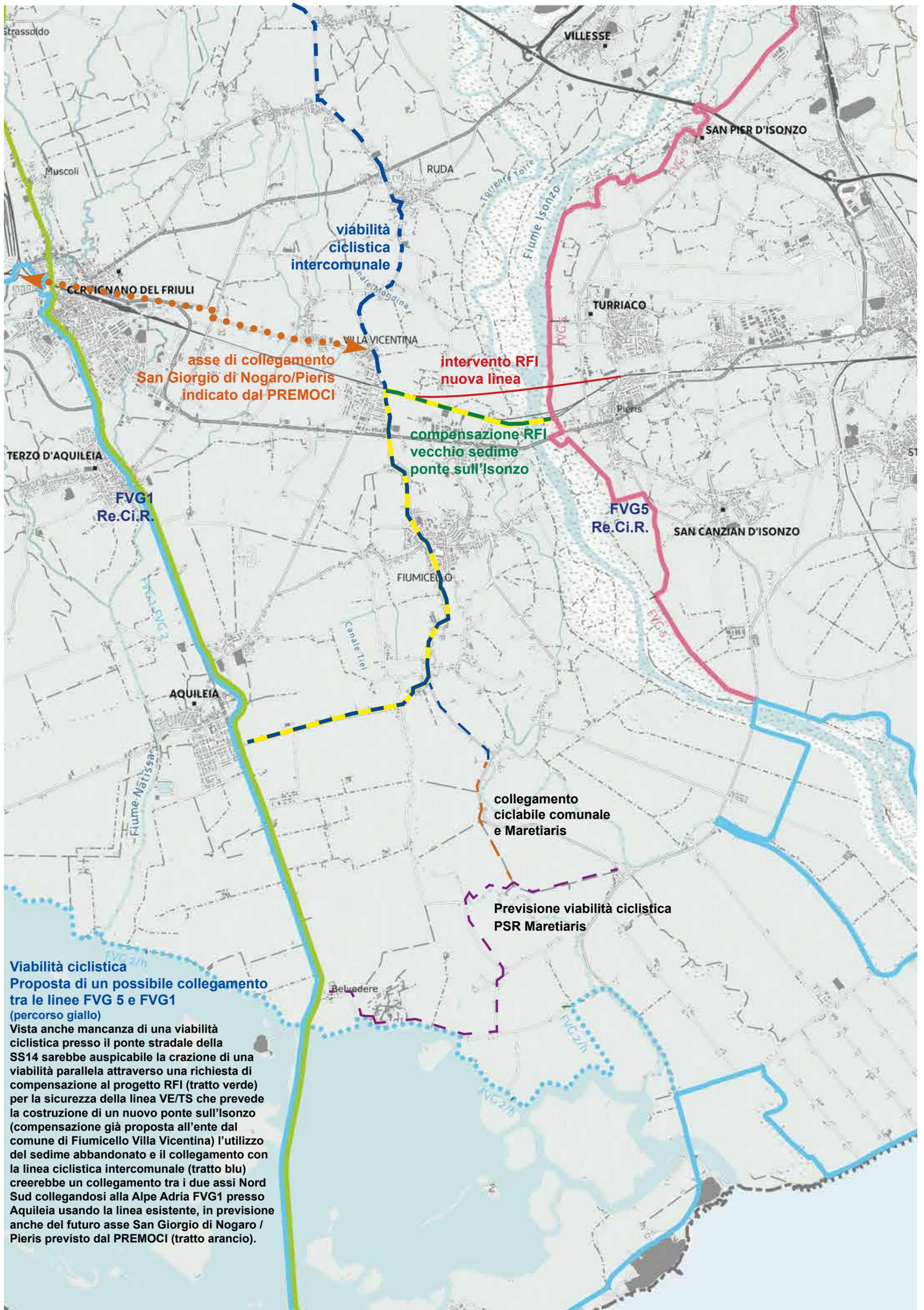
Al fine di compensare gli interventi proposti dalla Società RFI, si sottopongono le seguenti richieste:

- Recupero di uno dei ponti e dei sedimi abbandonati che, collegati alla viabilità di cantiere tra Villa Vicentina e località Cortona sviluppino un nuovo asse ciclabile tra le località di Pieris e Villa Vicentina, connettendosi così con le reti ciclabili in progetto sia di livello comunale sia Regionale come la Ciclovia che collegherà San Giorgio di Nogaro con Pieris, passando appunto per Fiumicello Villa Vicentina.
- In alternativa, ove non sia possibile il recupero di uno dei due ponti esistenti, si domanda la realizzazione di nuova infrastruttura ciclabile affiancata al nuovo viadotto ferroviario.
- Si richiede la possibilità di prevedere nel sottopasso di progetto della Cortona la realizzazione di due marciapiedi affiancanti la carreggiata ma con larghezza maggiorata di almeno m 2,00 / 2,50 che consenta la continuità ciclabile esistente dell'area artigianale di Papparano.
- Si chiede inoltre la necessità del recupero del sedime a nord dell'area produttiva per creare una nuova viabilità tra via Cortona e via Ermellino e SS 14 (Vedi All. 1).
- Si chiede che, vista l'esigenza di utilizzare la viabilità esistente per l'arrivo dei mezzi d'opera e mezzi pesanti utilizzati per il trasporto dei materiali da costruzione, l'implementazione dei tratti stradali di viabilità primaria e secondaria, al fine di decongestionare il traffico futuro.
- Prevedere adeguati interventi di mitigazione paesaggistica ed ambientale per il mascheramento e l'abbattimento dell'impatto provocato dalla realizzazione della nuova tratta, progettando ad esempio delle fasce alberate volte a diminuire la visibilità dei tralicci e del tracciato in rilevato della nuova ferrovia.
- Prevedere adeguati interventi di riqualificazione ambientale e di ricomposizione dell'assetto ecologico in funzione della Rete Ecologica prevista dal Piano Paesaggistico Regionale, prevedendo interventi di ricomposizione ambientale ed ecologica sia in riferimento alla fase di cantiere che in riferimento alle condizioni post operam.

Distinti saluti

LA SINDACA
Dott.ssa Laura Sgubin

*Documento informatico firmato digitalmente
ai sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i. e norme collegate,
il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa*



viabilità
ciclistica
intercomunale

asse di collegamento
San Giorgio di Nogaro/Pieris
indicato dal PREMOCI

intervento RFI
nuova linea

compensazione RFI
vecchio sedime
ponte sull'Isonzo

FVG1
Re.Ci.R.

FVG5
Re.Ci.R.

collegamento
ciclabile comunale
e Maretiaris

Previsione viabilità ciclistica
PSR Maretiaris

Viabilità ciclistica
Proposta di un possibile collegamento
tra le linee FVG 5 e FVG1
(percorso giallo)

Vista anche mancanza di una viabilità ciclistica presso il ponte stradale della SS14 sarebbe auspicabile la creazione di una viabilità parallela attraverso una richiesta di compensazione al progetto RFI (tratto verde) per la sicurezza della linea VE/TS che prevede la costruzione di un nuovo ponte sull'Isonzo (compensazione già proposta all'ente dal comune di Fiumicello Villa Vicentina) l'utilizzo del sedime abbandonato e il collegamento con la linea ciclistica intercomunale (tratto blu) creerebbe un collegamento tra i due assi Nord Sud collegandosi alla Alpe Adria FVG1 presso Aquileia usando la linea esistente, in previsione anche del futuro asse San Giorgio di Nogaro / Pieris previsto dal PREMOCI (tratto arancio).