

Prot. N. 0114874 / P / GEN
dd. 27/02/2023

AMM: r_friuve
AOO: grfv

 REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA	
DIREZIONE CENTRALE DIFESA DELL'AMBIENTE, ENERGIA E SVILUPPO SOSTENIBILE	
Servizio valutazioni ambientali	valutazioneambiente@regione.fvg.it ambiente@certregione.fvg.it tel + 39 040 377 4968 fax + 39 040 377 4513 I - 34133 Trieste, via Carducci 6

prot. n. SVA - VIA/568

ID_VIP: 7842

Al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione generale per la crescita sostenibile
e la qualità dello sviluppo
Divisione V – Sistemi di valutazione ambientale
cress@pec.minambiente.it

Al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Commissione tecnica VIA / VAS
ctva@pec.minambiente.it

Oggetto: D.lgs. 152/2006. 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" nei Comuni di Fiumicello Villa Vicentina, Ruda, Latisana, Turriaco e San Canzian d'Isonzo. Proponente: Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A..

Si anticipa in allegato la deliberazione n. 352 dd. 24 febbraio 2023, con la quale la Giunta regionale si è espressa sul progetto in oggetto, propedeutica al parere del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia di cui al D.Lgs. 152/2006, che verrà reso con successiva nota.

Distinti saluti

IL TITOLARE DI POSIZIONE ORGANIZZATIVA
COORDINAMENTO DEI PROCEDIMENTI
DI VALUTAZIONE AMBIENTALE
DI COMPETENZA STATALE
[Tirelli]
documento informatico sottoscritto
digitalmente ai sensi del D.Lgs. n. 82/2005

Delibera n° 352

Estratto del processo verbale della seduta del
24 febbraio 2023

oggetto:

DLGS 152/2006. PARERE REGIONALE NELL'AMBITO DELLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DI COMPETENZA STATALE RELATIVA AL 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" (VIA568). PROPONENTE: RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA.

Massimiliano FEDRIGA	Presidente	presente
Riccardo RICCARDI	Vice Presidente	presente
Sergio Emidio BINI	Assessore	assente
Sebastiano CALLARI	Assessore	presente
Tiziana GIBELLI	Assessore	presente
Pierpaolo ROBERTI	Assessore	presente
Alessia ROSOLEN	Assessore	assente
Fabio SCOCCIMARRO	Assessore	presente
Stefano ZANNIER	Assessore	presente
Barbara ZILLI	Assessore	presente

Gianni CORTIULA Segretario generale

In riferimento all'oggetto, la Giunta Regionale ha discusso e deliberato quanto segue:

Vista la 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;

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale ed in particolare la Parte seconda che disciplina anche la valutazione di impatto ambientale;

Vista la propria deliberazione giuntale n. 568 di data 22 aprile 2022 recante *"Atti di indirizzo e coordinamento per l'esercizio delle funzioni in materia di verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale, di valutazione di impatto ambientale e di partecipazione della Regione alle procedure di valutazione di impatto ambientale di competenza statale"*;

Rilevato che Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con nota prot. RFI-DIN-DINE.VE\A0011\P\2021\0000469 di data 22 dicembre 2021, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/06, ha formulato istanza di pronuncia di compatibilità ambientale, integrata con la Valutazione di incidenza di cui al DPR 357/1997, relativa al 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"*;

Preso atto pertanto che il progetto è sottoposto a procedura di VIA ministeriale in quanto assimilabile alla tipologia elencata nell'Allegato II alla Parte Seconda del D. Lgs.152/ 2006, al punto 10), denominata *"Opere relative a tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza"*;

Preso atto che l'intervento è compreso tra quelli per la cui realizzazione è stato nominato, con DPCM del 16 aprile 2021, ai sensi dell'art. 4, comma 1, del D.L n. 32/2019, convertito con modificazioni dalla L n. 55/2019, Commissario Straordinario l'Ing. Vincenzo Macello, in quanto intervento caratterizzato da un elevato grado di complessità progettuale, da particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero implicante un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale, per il quale si applica il dimezzamento dei tempi procedurali, ai sensi del comma 2, del medesimo articolo 4;

Rilevato che il Ministero della Transizione Ecologica, ora Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, con nota prot. 426 del 4 gennaio 2022, ha comunicato la procedibilità dell'istanza, a seguito della verifica espletata positivamente sulla completezza della documentazione trasmessa, nonché la pubblicazione dell'avviso al pubblico e della relativa documentazione sul proprio sito web;

Rilevato che la Regione, come le altre Amministrazioni e tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati e comunque competenti, è chiamata ad esprimere, ai sensi dell'art. 24 comma 3 del decreto legislativo 152/2006, un parere collaborativo sulla realizzazione del progetto, nell'ambito dell'istruttoria di competenza statale;

Preso atto che il progetto in oggetto prevede due varianti di tracciato alla linea ferroviaria Venezia – Trieste, Variante "Portogruaro" e Variante "Isonzo", e l'inserimento di due nuovi posti di movimento, questi ultimi ricadenti entrambi in territorio veneto;

Considerato che il territorio regionale viene interessato unicamente dalla Variante "Isonzo", che prevede la realizzazione di un nuovo ponte sul Fiume Isonzo, disposto più a nord dei due attuali, e dalla realizzazione di una Sotto Stazione Elettrica in Comune di Latisana e che, pertanto, il presente parere collaborativo si limita a valutare gli impatti ambientali indotti da tali interventi;

Dato atto che, nell'ambito del procedimento regionale, con nota prot. 465 del 5 gennaio 2022 sono stati richiesti i pareri collaborativi al Comune di Fiumicello Villa Vicentina, al Comune di Ruda, al Comune di Latisana, al Comune di Turriaco, al Comune di San Canzian d'Isonzo, al Comune di Staranzano, all'Azienda sanitaria universitaria Friuli Centrale, all'Azienda sanitaria universitaria Giuliano Isontina, all'Ente di Decentramento Regionale di Pordenone, all'Ente di Decentramento Regionale di Udine, all'Ente di Decentramento Regionale di Gorizia, all'ARPA del Friuli Venezia Giulia, all'Ente Tutela Patrimonio Ittico del FVG, alla Direzione centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche – Servizio biodiversità, Ispettorato forestale di Pordenone e Ispettorato forestale di Udine, Trieste e Gorizia della, alla Direzione Centrale infrastrutture e territorio - Servizio infrastrutture di trasporto, digitali e della mobilità sostenibile, Servizio trasporto pubblico regionale e locale e Servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica e alla Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e

sviluppo sostenibile - Servizio geologico, Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati, Servizio difesa del suolo, Servizio energia e Servizio gestione risorse idriche;

Dato atto che sono pervenuti i seguenti pareri ed osservazioni:

- Direzione Centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche – Ispettorato forestale di Pordenone con nota prot. 1805 di data 12 gennaio 2022 – assenza competenze;
- Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati con nota prot. 1911 di data 14 gennaio 2022 – assenza competenze;
- Ente Tutela Patrimonio Ittico con nota prot. 208 di data 17 gennaio 2022 – richiesta integrazioni;
- Ente di decentramento regionale di Pordenone con nota prot. 206 di data 18 gennaio 2022 – assenza competenze;
- Direzione Centrale infrastrutture e territorio – Servizio infrastrutture di trasporto, digitali e della mobilità sostenibile con nota prot. 3455 di data 19 gennaio 2022 – richiesta integrazioni;
- ARPA FVG con nota prot. 1682 di data 20 gennaio 2022 – richiesta integrazioni;
- Azienda sanitaria Giuliano Isontina con nota prot. 6319 di data 20 gennaio 2022 – favorevole;
- Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio geologico con nota prot. 2821 di data 20 gennaio 2022 – favorevole;
- Comune di Latisana con nota di data 20 gennaio 2022 – richiesta integrazioni;
- Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio difesa del suolo ambito territoriale di Gorizia con nota prot. 3038 di data 20 gennaio 2022 – favorevole;
- Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio gestione risorse idriche con nota prot. 2850 di data 20 gennaio 2022;
- Comune di Staranzano con nota di data 20 gennaio 2022 – parere sfavorevole;
- Direzione Centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche – Servizio biodiversità con nota prot. 4363 di data 21 gennaio 2022 – richiesta integrazioni;
- Comune di Turriaco con nota di data 21 gennaio 2022 – richiesta integrazioni;
- Comune di San Canzian d'Isonzo con deliberazione giuntale n. 11 di data 24 gennaio 2022 – richiesta integrazioni;
- Direzione Centrale infrastrutture e territorio con nota prot. 6086 di data 31 gennaio 2022 – richiesta integrazioni;
- Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio difesa del suolo con nota prot. 5348 di data 1 febbraio 2022 – richiesta integrazioni;
- Comitato Difendere Latisana con nota di data 7 febbraio 2022 – osservazioni;
- Comune di San Canzian d'Isonzo con deliberazione consiliare n. 21 di data 23 marzo 2022 – richiesta integrazioni;

Rilevato che, a seguito della valutazione degli elaborati progettuali ed in considerazione dei pareri pervenuti, il Servizio valutazioni ambientali, con nota prot. 5579 di data 2 febbraio 2022, ha evidenziato al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica la necessità di specifiche integrazioni alla documentazione presentata;

Considerato che la nota del Comitato Difendere Latisana di data 7 febbraio 2022 e la deliberazione consiliare del Comune di San Canzian d'Isonzo di data 23 marzo 2022, pervenute successivamente alla formulazione della richiesta regionale d'integrazioni, sono state inviate anche al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica che potrà tenerne conto nella propria istruttoria e che, pertanto, non risulta necessario inoltrare le note suddette al Ministero medesimo;

Vista la nota prot. 9345 di data 29 novembre 2022 con cui la Commissione Tecnica VIA – VAS del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica richiedeva al proponente specifici approfondimenti, chiarimenti, e integrazioni inerenti alla documentazione presentata, recependo in toto le richieste avanzate dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia;

Vista la nota prot. RFI-NEMI.DIN.DINE.TS.VE\A0011\P\2022\0000423 di data 7 dicembre 2022 con la quale RFI S.p.A. richiedeva una sospensione di 30 giorni per la consegna delle integrazioni che, con la nuova scadenza, sarebbe dovuta avvenire entro il 8 gennaio 2023;

Vista la nota prot. RFI-NEMI.DIN.DINE.TS.VE\A0011\P\2023\0000001 di data 4 gennaio 2023 di RFI S.p.A., con la quale si trasmetteva la documentazione integrativa a cui è allegato anche un nuovo “avviso al pubblico” al fine della prevista consultazione;

Preso atto che la pubblicazione della documentazione sul sito ministeriale è avvenuta in data 9 gennaio 2023, data da cui prende avvio la nuova consultazione pubblica del progetto;

Dato atto che, con nota prot. 9467 di data 10 gennaio 2023 il Servizio valutazioni ambientali ha richiesto un ulteriore parere collaborativo ai soggetti precedentemente coinvolti nel procedimento;

Visti i pareri pervenuti in merito:

- Direzione Centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche – Servizio biodiversità con nota prot. 20836 di data 16 gennaio 2023 – parere sfavorevole;
- Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati con nota prot. 20952 di data 16 gennaio 2023 – carenze;
- ARPA FVG con nota prot. 1527 di data 17 gennaio 2023 – supporto tecnico-scientifico;
- Comune di Latisana con nota prot. 2395 di data 17 gennaio 2023 – parere sfavorevole;
- Direzione Centrale infrastrutture e territorio con nota prot. 23395 di data 17 gennaio 2023 – richiesta integrazioni;
- Comune di Staranzano con nota di data 17 gennaio 2023 – parere sfavorevole;
- Direzione Centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche – Ispettorato forestale di Pordenone con nota prot. 23164 di data 17 gennaio 2023 – parere favorevole;
- Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio difesa del suolo con nota prot. 22834 di data 17 gennaio 2023 – parere sfavorevole;
- Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio gestione risorse idriche con nota prot. 23516 di data 17 gennaio 2023 – conferma precedente parere;
- Comune di San Canzian d'Isonzo con nota prot. 896 di data 19 gennaio 2023 – parere sfavorevole;
- Direzione Centrale infrastrutture e territorio, Servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica con nota prot. 32489 di data 23 gennaio 2023 – osservazioni;
- Ente Tutela Patrimonio Ittico con nota prot. 272 di data 23 gennaio 2023 – osservazioni;

Vista la Relazione istruttoria predisposta dal Servizio valutazioni ambientali di data 24 gennaio 2023 che ha analizzato in particolare gli effetti ambientali conseguenti alle azioni previste dal progetto;

Rilevato dalla citata Relazione istruttoria, in particolare, che:

- Il progetto prevede il potenziamento della Linea Venezia-Trieste attraverso 4 distinti interventi di cui 2 ricadenti nel territorio della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e precisamente: la “*Variante Portogruaro*” che interessa il territorio regionale unicamente per una piccola parte, dovendosi realizzare la Sotto Stazione Elettrica “Latisana”, e la “*Variante Isonzo*”, che prevede un nuovo ponte sul Fiume Isonzo realizzato più a Nord dei due attualmente in uso. Per quanto concerne la variante Isonzo, la geometria attuale del tracciato limita la velocità della linea nella tratta, a causa delle curve molto strette di approccio al viadotto. Il progetto si pone l'obiettivo di incrementare le prestazioni della linea in termini di velocità ($V = 200$ km/h rango “P”) attraverso

una variante della lunghezza approssimativa di 3.5 km, realizzando un tracciato a doppio binario, che attraversa l'alveo del Fiume Isonzo mediante un nuovo viadotto di lunghezza complessiva 1696 m. Non è prevista la demolizione dei rilevati ferroviari esistenti, né è prevista la demolizione di fabbricati di rilievo. La variante al tracciato ferroviario prevede due interferenze con la viabilità locale che vengono risolte mediante l'inserimento di alcuni sottopassi e delle modifiche plano-altimetriche dell'asse viario. Il tempo complessivo delle lavorazioni è previsto pari a 1568 giorni di cui 1148 di attività di costruzione. Contestualmente alla realizzazione delle varianti di tracciato della linea è prevista la realizzazione di due nuove SSE, "SSE Latisana" e "SSE Villa Vicentina", e un cavidotto interrato AT 132 kV, della lunghezza approssimativa di 2 km, che collegherà la Cabina Primaria TERNA/ENEL alla nuova SSE 3 kV di Latisana;

- Dal punto di vista programmatico si evidenzia una sostanziale incompatibilità tra le opere previste in progetto e le previsioni e le Norme di attuazione del Piano conservazione e sviluppo (PCS) della Riserva naturale regionale della Foce dell'Isonzo, al cui interno è previsto il passaggio del nuovo viadotto. In particolare, parte delle opere ricadono all'interno della zona RN (zona di tutela naturalistica) dove sono *"ammessi esclusivamente interventi mirati al miglioramento ambientale ed alla conservazione attiva, al potenziamento della biodiversità, al ripristino o al restauro di ecosistemi degradati, danneggiati o compromessi sotto il profilo naturalistico"*. Tale incompatibilità è stata inoltre chiaramente ribadita dal Comune di Staranzano in qualità di Organo gestore della Riserva, che ha evidenziato la particolare rilevanza vegetazionale e faunistica dei luoghi interessati dal progetto e la carenza tecnica della documentazione messa a disposizione per la valutazione degli impatti. Il progetto risulta in contrasto, altresì, con le NTA del PRGC del Comune di Turriaco, che istituiscono, in tale zona, il Parco Comunale dell'Isonzo e ne limitano gli interventi in stretta analogia a quanto riportato nel PCS della Riserva naturale regionale della Foce dell'Isonzo. Analoga considerazione può essere fatta per la coerenza del progetto con il PRGC del Comune di Fiumicello. A fronte di specifica richiesta di chiarimenti in ordine a tali problematiche, il proponente non ha portato elementi utili alla valutazione;
- Appaiono rilevanti le problematiche ambientali evidenziate dai diversi atti pianificatori, tesi ad una tutela ambientale di territori particolarmente delicati e particolarmente importanti dal punto di vista vegetazionale e faunistico;
- In merito alle alternative progettuali, la cui carenza era stata opportunamente sottolineata già in fase di richiesta integrazioni, il proponente ha presentato documentazione non aggiornata e non adeguata allo scopo, rifacendosi a criteri valutativi di carattere qualitativo non supportato da idonee considerazioni e che concludono prediligendo la soluzione progettuale sulla base di considerazioni sostanzialmente infrastrutturali. L'opzione "zero" viene scartata a priori in quanto il proponente evidenzia come la finalità degli interventi proposti è quella di migliorare il livello di servizio nel quadro di un generale potenziamento e velocizzazione della linea Venezia-Trieste e non vengono valutate le potenziali alternative richieste;
- L'alternativa dedicata alla demolizione dell'esistente rilevato ferroviario della tratta dismessa, focalizzata sostanzialmente nel garantire la sicurezza idraulica dei territori limitrofi, viene valutata sommariamente e l'esito si pone in netto contrasto a quanto indicato dagli Uffici regionali competenti al rilascio dell'Autorizzazione Idraulica ai sensi dell'art. 17 della L.R. 11/2015;
- Pur essendo, tale progetto, una *Project Review* del progetto AV/AC Venezia Trieste presentato nel 2011, il proponente non ha evitato il possibile frazionamento delle valutazioni in termini di impatti ambientali, nonostante sia stato specificatamente richiesta una valutazione univoca e coordinata degli impatti ambientali arrecati complessivamente, così come presentato dallo stesso proponente nel 2011 per l'intera tratta tra Mestre e Trieste. Ne sono esempio la Variante di Latisana e la *"Nuova variante di tracciato tra Ronchi e Aurisina"*, non portate in valutazione pur essendo previste tra gli interventi di lungo periodo. Non è stato possibile, quindi, né valutare il reale beneficio indotto dagli interventi puntuali su tutta la linea né valutare la cumulabilità degli impatti e il frazionamento delle valutazioni ambientali. Tale aspetto si configura, quindi, come un'omessa valutazione complessiva di progetti previsti ma non presentati in quanto non ancora adeguatamente sviluppati. Non è stata presentata, per quanto richiesta, una valutazione del reale miglioramento determinato, in termini temporali sulla percorrenza delle varie tipologie di convogli ferroviari, dalla Variante Isonzo e non è stato possibile, di conseguenza, comprendere la reale necessità dell'opera e i relativi benefici ottenuti;

- Dal punto di vista progettuale risultano presenti delle carenze documentali, soprattutto in ordine alle caratteristiche prestazionali garantite dall'opera, in termini di velocità di percorrenza impostate in fase di progettazione, per la quale i vari Uffici competenti evidenziano una mancata e chiara definizione anche a fronte delle integrazioni pervenute in tal senso. Permangono, inoltre, dubbi sulla reale applicabilità del rango P che viene definita opzionale. Rilevanti carenze progettuali si riscontrano, altresì, nella fase di definizione della SSE di Latisana, dove vengono omessi il puntuale percorso del cavidotto, l'analisi condotta per l'individuazione dei recettori sensibili, le metodologie di calcolo della Distanza di Prima Approssimazione (DpA), la valutazione degli effetti cumulativi con reti elettriche interrato eventualmente già presenti, le dimensioni progettuali adottate e gli accorgimenti necessari a prevenire l'insorgenza di impatti ambientali significativi demandando a fasi successive l'individuazione di eventuali recettori sensibili e la determinazione degli eventuali interventi mitigativi da adottare. Per la SSE "Villa Vicentina", non è stata recepita la richiesta di ottimizzare l'utilizzo di suolo, occupando un unico campo agricolo e prevedendo di addossare le due nuove aree alla nuova viabilità in progetto, rimandando alla progettazione definitiva tali scelte, comprese quelle relative alla viabilità di progetto. Si rileva, quindi, un rimando a successive fasi delle valutazioni di potenziali modifiche progettuali e localizzative non irrilevanti che potrebbero determinare una modificazione nell'entità degli impatti indotti;
- In termini di impatti ambientali indotti si rilevano principalmente problematiche relative alla sicurezza idraulica dei territori e nei confronti delle matrici vegetazionali e faunistiche, di particolare pregio e struttura, rinvenibili nell'alveo del Fiume Isonzo. Con riguardo alla sicurezza idraulica, il Servizio regionale difesa del suolo, autorità competente in termini di autorizzazione idraulica per tali opere, ha rilasciato un parere negativo all'iniziativa sulla base della mancata dismissione dei due viadotti ferroviari esistenti, che comporterebbe un notevole miglioramento delle condizioni idrauliche del territorio localizzato in sinistra idrografica del fiume Isonzo derivante proprio dalla demolizione dei ponti esistenti. Riguardo alla componente vegetazionale e faunistica si rilevano interferenze significative con gli habitat e le specie tutelate dalla Riserva naturale regionale della Foce dell'Isonzo, dal Parco Comunale dell'Isonzo del Comune di Turriaco e dalla pianificazione territoriale del Comune di Fiumicello, attraversati dal progetto in un'area in cui la conservazione dei predetti contenuti è prevalente rispetto al perseguimento dello sviluppo sociale, economico e culturale. Oltre all'interessamento di habitat di interesse comunitario, si evidenzia come i disturbi potrebbero determinarsi in relazione alla componente idrica, acustica, all'utilizzo del suolo e alla frammentazione ecologica causata dalle opere in progetto. Le operazioni di ripristino ipotizzate, inoltre, non consentono di determinare con ragionevole certezza il reale ripristino delle condizioni antecedenti l'inizio dei lavori e le tempistiche di raggiungimento di comunità faunistiche e vegetazionali diversificate e ben strutturate;
- In relazione agli impatti determinati dall'induzione magnetica in corrispondenza delle due SSE di progetto e del cavidotto di allacciamento, si rileva una sostanziale carenza documentale che non consente di valutare adeguatamente gli impatti ambientali determinati dalle opere previste in progetto nei confronti della popolazione residente. Non è stata chiarita adeguatamente, infatti la metodologia di calcolo della Distanza di Prima Approssimazione (DpA), il puntuale percorso del cavidotto, l'analisi condotta per l'individuazione dei recettori sensibili e la valutazione degli effetti cumulativi con reti elettriche interrato eventualmente già presenti. Non sono state definite univocamente le dimensioni progettuali adottate e gli accorgimenti necessari a prevenire l'insorgenza di impatti ambientali significativi, demandando a fasi successive l'individuazione di eventuali recettori sensibili e la determinazione degli eventuali interventi mitigativi da adottare;
- Il proponente, per quanto richiesto, non ha valutato né quantificato il presumibile traffico dei mezzi pesanti e leggeri indotto dalla fase di cantiere dell'intervento, l'articolazione temporale dello stesso in funzione della progressione dei lavori, la viabilità impiegata, l'areale di approvvigionamento dei materiali e delle forniture al cantiere e quant'altro utile a valutare l'impatto della realizzazione dell'opera sulla viabilità, e il relativo impatto sulla componente atmosferica, rimandando il tutto a successive fasi di progettazione, nonostante siano stati puntualmente definiti i quantitativi di materiale necessari per il cantiere e di materiale in esubero;
- Nei confronti della matrice acustica, dai dati forniti dal proponente è emersa sia una criticità residua in corrispondenza di diversi recettori, nonostante l'inserimento delle opere mitigative, dove è stato riscontrato il superamento dei limiti acustici previsti da norma per il tempo di riferimento notturno, sia una carenza documentale riferibile al superamento del limite normativo del valore differenziali in fase di cantiere, che il proponente dichiara non valutabile in questa fase progettuale, demandandola alla fase esecutiva;

- Nei confronti della matrice suolo si evidenziano potenziali carenze documentali legate alla mancata considerazione degli effetti determinati dalla diffusa presenza di Mercurio all'interno del sottosuolo nella zona di progetto, alla mancata ottimizzazione delle posizioni per le aree di cantiere e della viabilità di progetto e, da ultimo, all'entità dei materiali in esubero, di cui è previsto lo smaltimento in qualità di rifiuto, rimandando alla successiva fase progettuale la possibilità di prevederne il riutilizzo in qualità di sottoprodotti e alla stesura del Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo;
- Riguardo la componente paesaggistica, il Servizio regionale competente in materia ha rilevato la non ammissibilità degli interventi previsti nell'alveo e nell'area golenale del Fiume Isonzo ai sensi delle NTA del PPR-FVG, evidenziando un quadro di sostanziale criticità dell'impatto arrecato e di carenza documentale a supporto della valutazione, specificando alcune deroghe e precisando che, per le opere pubbliche o di interesse pubblico ricadenti in beni paesaggistici, possono essere rilasciate le autorizzazioni paesaggistiche o atti equivalenti anche in deroga alla disciplina del PPR;
- Riguardo il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) si evidenziano sostanziali lacune, come evidenziato dal parere di ARPA FVG competente in materia, in ordine, in particolare, alle previsioni di monitoraggio della componente vegetazionale, acustica, vibrazionale e dell'ambiente idrico;
- La partecipazione degli Uffici ed Enti coinvolti, così come le osservazioni pervenute, hanno restituito un quadro di carenze e criticità non trascurabile in ordine a differenti tematiche, principalmente afferenti alle componenti ambientali riguardanti la sicurezza idraulica dei territori, agli impatti sulle matrici vegetazionali e faunistiche, di particolare pregio, ma, altresì, alle carenze documentali sopra evidenziate;
- In conclusione, sulla base di una valutazione complessiva degli impatti indotti dalle opere e attività in progetto, e di un bilancio degli stessi, si denota un quadro di carenze documentali che non consentono di escludere con ragionevole grado di certezza, pericoli e rischi anche potenziali, per la salute umana e l'ambiente. La mancanza, ovvero la parziale esposizione e dimostrazione, di indispensabili elementi conoscitivi e di dati reali o dati statisticamente riferibili alla situazione concreta dei luoghi interessati, come sopra rappresentato nel dettaglio, non consentono di escludere con ragionevole grado di certezza, pericoli e rischi anche potenziali, per la salute umana e l'ambiente. Le informazioni complessivamente a disposizione di questa Amministrazione non consentono quindi di giungere a una adeguata e responsabile determinazione degli impatti del progetto;

Ritenuto, quindi, di condividere quanto sopra evidenziato dalla relazione istruttoria predisposta dal Servizio valutazioni ambientali di data 24 gennaio 2023 in ordine alle carenze progettuali e documentali;

Ricordata la strategicità delle opere previste in progetto, facenti parte di un disegno generale di potenziamento e velocizzazione della linea ferroviaria Venezia-Trieste che indurranno benefici graduali e costanti per l'utenza pendolare, turistica e altresì commerciale, consentendo l'adeguamento della linea agli standard europei dei corridoi merci;

Ritenuto che la mancanza, ovvero la parziale esposizione e dimostrazione, di indispensabili elementi conoscitivi e di dati reali o dati statisticamente riferibili alla situazione concreta dei luoghi interessati, come sopra rappresentato nel dettaglio, non consentono a questa Amministrazione di giungere ad un'adeguata e responsabile determinazione degli impatti ambientali determinati dal progetto;

Su proposta dell'Assessore alla difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile,

La Giunta regionale all'unanimità

DELIBERA

1. Ai fini dell'espressione del parere collaborativo della Regione di cui all'art. 24, comma 3 del decreto legislativo 152/2006 e di cui all'art. 3 dell'Allegato alla DGR 568 del 22 aprile 2022, di ritenere, in considerazione delle carenze documentali e progettuali descritte in premessa, che non sussistano, al momento, le condizioni per poter pervenire ad un parere sul progetto *"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"* nei Comuni di Fiumicello Villa Vicentina, Ruda, Latisana, Turriaco e San Canzian d'Isonzo.

2. All'esecuzione della presente deliberazione provvederà il Presidente della Regione con apposito parere, formulato sulla base della deliberazione medesima, che verrà inviato al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ai sensi dell'art. 3 dell'Allegato alla propria deliberazione giuntale n. 568 di data 22 aprile 2022.

IL SEGRETARIO GENERALE

IL PRESIDENTE