



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA-2012-0019464 del 14/08/2012

Comune di Ronchi dei Legionari

Medaglia d'argento al valor militare

Provincia di Gorizia

P.zza Unità d'Italia 1- 34077- Ronchi dei Legionari

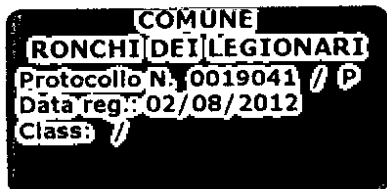
C.F./P.I. 000123470312

affari_generali@com-ronchi-dei-legionari.regione.fvg.it

www.comuneronchi.it

Servizio Affari Giuridici

Ufficio Problematiche Ambientali



Ronchi dei Leg. 25/07/2012

RACCOMANDATA A.R.



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II
Sistemi di Valutazione Ambientale,
Via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma

Oggetto: Osservazioni alla Procedura di VIA ai sensi del D.Lgs n.163/2006 sul progetto preliminare "Sistema Conoscitivo Unico dei Quattro Tracciati di Progetto" Legge 443/2001 – D.Lgs. 163/2006 – D.Lgs. 152/2006 – Progetto preliminare "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" proposto dalla società Italferr S.p.a.

In riferimento alla pubblicazione di data 20/06/2012 sull'avviso di deposito del progetto in oggetto da parte della società Italferr. S.p.a. in allegato alla presente si invia copia della Delibera di Consiglio del Comune di Ronchi dei Legionari n° 18 del 23/07/2012 e dei relativi allegati, pubblicati all'albo pretorio comunale online http://www.monfalconese.it/Aol_ronchi/ ai sensi della L. 69/2009 e s.m.i., con cui sono state formulate le osservazioni sull'opera ai sensi del dell'art. 24 c. 4 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

Rimanendo a disposizione per eventuali chiarimenti si porgono

Distinti Saluti

Il Responsabile del Servizio
Dott.ssa Marinella Barbiani



Servizio Affari Giuridici
Ufficio Problematiche Ambientali
Responsabile del Servizio Dott.ssa Marinella Barbiani 0481477260
Istruttore Amministrativo Manuela Beltrame 0481477218
Istruttore Tecnico Direttivo Alessio Stacul 0481477249

Comune di Ronchi dei Legionari

Medaglia d' Argento al Valor Militare
Telefono 0481-477.111 Provincia di Gorizia C.F. e P.IVA 00123470312
www.comuneronchi.it

ORIGINALE

Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale

23 - LUGLIO - 2012

N. 18 d'ordine.

OGGETTO : Deliberazione in merito a nuovo parere espresso ai sensi dell'art. 3 L.R. 43/1990 e s.m.i. e art. 25 D.Lgs. 152/2006 progetto Nuova linea AV/AC Venezia Trieste - Invio integrazioni e richiesta Direzione Centrale Ambiente Energia e Politiche per la Montagna Servizio VIA prot. n. 0022598/P del 27/06/2012 ALP VIA e prot. n. SVIA - VIA 413.414 pervenuta il 28/06/2012 al protocollo n. 0015936

ESTRATTO

dal verbale delle deliberazioni adottate dal Consiglio Comunale nella seduta pubblica di prima convocazione in data 23 LUGLIO 2012 alle ore 17:00, sotto la presidenza del Sindaco dott. Roberto Fontanot, con l' assistenza del Segretario Generale Manto dott. Giuseppe e con l' intervento dei signori:

		Presente/Assente
Fontanot Roberto	Sindaco	Presente
Aiani Lucio	Consigliere	Presente
Benvenuto Mauro	Consigliere	Presente
Bon Luigi	Consigliere	Presente
Bragato Sara	Consigliere	Presente
Camarda Onofrio	Consigliere	Assente
Damonte Fabio	Consigliere	Presente
D'Urso Michele	Consigliere	Presente
Formentin Livio	Consigliere	Presente
geom. Furlan Giancarlo	Consigliere	Presente
Iacchini Flavia	Consigliere	Presente
Masara' Enrico	Consigliere	Presente
Minetto Mario	Consigliere	Presente
Miniussi Umberto	Consigliere	Presente
Pella Vittorio	Consigliere	Presente
Pisapia Francesco	Consigliere	Presente
Rega Antonio Davide	Consigliere	Assente
Tarantino Battista	Consigliere	Assente
Violin Massimiliano	Consigliere	Assente
Volpato Maurizio	Consigliere	Presente
Spagnul Federica	Consigliere	Presente

Presenti: 17

Assenti: 4



Comune di Ronchi dei Legionari

Medaglia d'Argento al Valor Militare

Telefono 0481-477.111 Provincia di Gorizia C.F. e P.IVA 00123470312

www.comuneronchi.it

Il Presidente, constatata la presenza del numero legale dei Consiglieri.

IL Presidente sottopone all' esame del consiglio la seguente proposta, comunicata in precedenza a tutti i Consiglieri, sulla quale dichiara aperta la discussione.

Relazione dell'Ufficio problematiche ambientali

Il Comune di Ronchi dei Legionari viene nuovamente chiamato a pronunciarsi ai sensi dell'art. 3 della L.R. 43/1990 e s.m.i. nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale statale del progetto "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste", proponente Italferr S.p.a., in cui il soggetto competente ad esprimere il parere previsto dall'art. 25 c.2 del Dlgs 152/2006 e s.m.i. è la Regione Friuli Venezia Giulia, e con D.G. n°51 del 16 febbraio 2011 su proposta del Servizio Urbanistica e Pianificazione del Territorio in merito alla segnalazione delle interferenze non rilevate ai sensi art.170/2° c. del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. sul medesimo progetto.

La nuova pronuncia si rende necessaria a seguito del deposito delle integrazioni presentate dalla società Italferr S.p.a. e pervenute al Comune da parte della Direzione Centrale Ambiente Energia e Politiche per la Montagna Servizio il 28/06/2012 con protocollo n. 0015936.

Il Consiglio Comunale, con D.C. n. 6 del 10 marzo 2011 si era espresso nel merito del progetto preliminare e dello studio di impatto ambientale dell'opera facendo proprie le osservazioni, le richieste di chiarimento e di integrazione formulate nel parere tecnico redatto dall'Ufficio problematiche ambientali a seguito della precedente richiesta della Regione prot. protocollo n. SVIA - 4691 - VIA/413 pervenuto il 09/02/2011 al protocollo n. 0003864.

Non essendo stati modificati né la documentazione progettuale né gli elaborati dello studio di impatto ambientale a seguito dell'esame delle integrazioni prevenute, "Sistema conoscitivo unitario", l'Ufficio problematiche ambientali ha provveduto a redigere un nuovo parere tecnico da sottoporre all'approvazione del Consiglio Comunale, parere che costituisce una integrazione di quello già espresso e fatto proprio dallo stesso con D.C. n. 6 del 10 marzo 2011 e della segnalazione delle interferenze non rilevate ai sensi art.170/2° c. del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. derivanti dal progetto stesso approvate con D.G. n°51 del 16 febbraio 2011 su proposta del Servizio Urbanistica e Pianificazione del Territorio.

Si precisa altresì che a seguito del nuovo avviso di deposito del progetto effettuato da parte della Società Italferr S.p.a. il 20/06/2012 non sono pervenute ulteriori osservazioni da parte di altri soggetti interessati oltre a quelle già presentate nel corso del procedimento del 2011.

Si rileva l'urgenza stante il fatto che il parere deve essere consegnato in Regione entro il termine del 27 luglio p.v.

Si evidenzia altresì che si provvederà alla trasmissione dei pareri in oggetto anche al Ministero dell'ambiente, tutela del territorio e del mare, autorità competente nel procedimento di via nazionale, entro il termine del 19 agosto p.v.

Preso atto che in data 23/07/2012 con mail acquisita al protocollo 0018136/A il cons. Bon ha presentato la proposta di tre emendamenti e un ordine del giorno;

Sentito l'intervento del Segretario comunale che evidenzia come sull'argomento



Comune di Ronchi dei Legionari

Medaglia d' Argento al Valor Militare

Telefono 0481-477.111 Provincia di Gorizia C.F. e P.IVA 00123470312

www.comuneronchi.it

non sia possibile la presentazione di un ordine del giorno che potrà, eventualmente, essere trasformato in specifico emendamento al dispositivo;

Sentito il consigliere Bon che dichiara di voler trasformare l'ordine del giorno in specifico emendamento;

Visti gli interventi dell'assessore Cettul e dei consiglieri Damonte, D'Urdo, Volpato e del Sindaco Fontanot riportati integralmente a verbale del consiglio comunale di data odierna;

Sentita la dichiarazione del consigliere Violin che viene allegata in forma integrale al verbale di data odierna;

Sentito l'intervento del consigliere D'Urso che evidenzia specifiche criticità del progetto dando lettura di documento che viene allegato in forma integrale al verbale di data odierna;

Aperta la votazione sugli emendamenti presentati dal consigliere Bon;

Il Consigliere Bon dà lettura dell'emendamento 1 così formulato:

Emendamento 1 aggiuntivo al dispositivo di delibera da inserire dopo il punto n. 2: *"Di richiedere alla Regione Friuli Venezia Giulia la stesura di uno specifico e prioritario progetto, riguardante la riqualificazione della linea storica, nel tratto del "bivio San Polo", tale da garantire il minimo impatto sul territorio, richiedendo lo scorporo dello stesso dalle procedure sottoposte alla legge obiettivo."*

Sentito l'intervento del consigliere Bragato riportato integralmente a verbale del consiglio comunale di data odierna, si procede a votazione con il seguente esito:

consiglieri presenti e votanti n. 18

favorevoli n. 3

contrari n. 14 (Aiani, Benvenuto, Bragato, Fontanot, Formentin, Furlan, Iacchini, Masarà, Minetto, Miniussi, Pella, Pisapia, Spagnul, Volpato)

astenuti n. 1 (Violin)

L'emendamento n. 1 proposto dal consigliere Bon NON VIENE ACCOLTO

Il Consigliere Bon dà lettura dell'emendamento 2 così formulato:

Emendamento 2 aggiuntivo al dispositivo di delibera da inserire dopo il punto n. 2: *"Evidenziare che la stesura e i relativi allegati all'avviso pubblico dell'avvio della procedura è avvenuto senza tener conto della legge n. 28/2001, norme a tutela della minoranza linguistica slovena e della Legge 482/1999 norme a tutela delle minoranze linguistiche storiche. Manca tuttora la traduzione in lingua slovena, pur interessando la tratta isontino - triestina aree abitate dalla comunità slovena, che viene colpita nei suoi specifici interessi."*

Sentiti gli interventi dei consiglieri Cettul e Bragato, del Sindaco Fontanot e del consigliere Volpato riportati integralmente a verbale del consiglio comunale di data odierna, si procede a votazione con il seguente esito:

consiglieri presenti e votanti n. 18

favorevoli n. 2

contrari n. 11 (Aiani, Benvenuto, Bragato, Fontanot, Formentin, Furlan, Masarà, Minetto, Pella, Pisapia, Spagnul,)

astenuti n. 5 (Iacchini, Violin, Damonte, Volpato, Miniussi)

L'emendamento n. 1 proposto dal consigliere Bon NON VIENE ACCOLTO



Comune di Ronchi dei Legionari

Medaglia d'Argento al Valor Militare
Telefono 0481-477.111 Provincia di Gorizia C.F. e P.IVA 00123470312
www.comuneronchi.it

Il Consigliere Bon dà lettura dell'emendamento 3 così formulato:

Emendamento 3 aggiuntivo al dispositivo di delibera: " Viste le numerose criticità presenti nel progetto si esprime un parere negativo e si chiede al proponente del progetto di riesaminarlo una volta risolti tutti i problemi evidenziati"

Sentito l'intervento del Sindaco dott. Fontanot riportato integralmente a verbale del consiglio comunale di data odierna, si procede a votazione con il seguente esito:

consiglieri presenti e votanti	n. 18
favorevoli	n. 3
contrari	n. 12 (Aiani, Benvenuto, Bragato, Fontanot, Formentin, Furlan, Iacchini, Masarà, Minetto, Pella, Pisapia, Spagnul,)
astenuti	n. 3 (Violin, Volpato, Miniussi)

L'emendamento n. 1 proposto dal consigliere Bon NON VIENE ACCOLTO

Sentita la dichiarazione del consigliere Violin che annuncia di non prendere parte al voto.

Sentito l'ulteriore intervento del consigliere Bon riportato integralmente a verbale del consiglio comunale di data odierna.

Il Sindaco constatata l'assenza di ulteriori interventi propone di passare alla votazione in forma palese sulla delibera.

Procedutosi alla votazione in forma palese, si ottiene il seguente esito:

consiglieri presenti	n. 17
favorevoli	n. 17
contrari	n. 0
astenuti	n. 0

Procedutosi alla votazione in forma palese in merito all'immediata esecutività, si ottiene il seguente esito:

consiglieri presenti	n. 17
favorevoli	n. 17
contrari	n. 0
astenuti	n. 0

IL CONSIGLIO COMUNALE

Visto l'art. 42 del D.lgs. 267/2000 e s.m.i.

Visto lo Statuto Comunale

Visto il D.lgs 163/2006 e s.m.i.

VISTO il D.lgs. 152/2006 e s.m.i.

DELIBERA

1. DI APPROVARE e fare proprio il nuovo parere tecnico redatto il 16 luglio 2012 dall'Ufficio Problematiche ambientali che viene **allegato alla presente sotto la lettera A)**, per costituirne parte integrante e sostanziale



Comune di Ronchi dei Legionari

Medaglia d' Argento al Valor Militare

Telefono 0481-477.111 Provincia di Gorizia C.F. e P.IVA 00123470312

www.comuneronchi.it

2. DI CONFERMARE e fare propri i pareri già espressi dagli uffici, e in particolare:

a) parere espresso in allegato alla deliberazione consigliere n.6 del 10 marzo 2011, che viene nuovamente **allegato alla presente sotto la lettera B)**, per costituirne parte integrante e sostanziale, e composto dalla seguente documentazione:

- *Osservazioni sulla "procedura di Via ai sensi del D.Lgs. 163/2006 per una struttura strategica di interesse nazionale - Progetto preliminare "Nuova linea AVIAC Venezia - Trieste" (pagine 15);*
- *allegato a) relazione ig. Eugenio Castelli in ordine all'impatto sulla Cava Sei Busi (pagine 2);*
- *osservazione presentata da Lucio Zorzin e Bruna Zia in data 23.02.2011 (pagine 2)*
- *osservazione presentata da Barbara Sussetizza - Angelovich in data 22.02.2011 (pagine 2)*
- *osservazione presentata da Luigi Pesce in data 23.02.2011 (pagine 2)*

b) parere espresso in allegato deliberazione giunta n. 51 del 16 febbraio 2011, che viene nuovamente **allegato alla presente sotto la lettera C)**, per costituirne parte integrante e sostanziale , e composto dalla seguente documentazione:

- *segnalazione interferenze nn rilevate ai sensi dell'art. 107/2 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. - Infrastrutture strategiche legge 443/2001. Progetto preliminare nuova linea AVIAC Venezia - Trieste tratta Ronchi - Trieste (pagine 14)*

3. DI TRASMETTERE la presente deliberazione alla Direzione Centrale Ambiente e Lavori Pubblici Servizio di Valutazione di Impatto Ambientale nonché al Ministero dell'ambiente, tutela del territorio e del mare, e agli altri enti eventualmente interessati a cura degli Uffici preposti;

4. DI DICHIARARE la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi della normativa vigente.



Comune di Ronchi dei Legionari

Medaglia d' Argento al Valor Militare
Telefono 0481-477.111 Provincia di Gorizia C.F. e P.IVA 00123470312
www.comuneronchi.it

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE: *Deliberazione in merito a nuovo parere espresso ai sensi dell'art. 3 L.R. 43/1990 e s.m.i. e art. 25 D.Lgs. 152/2006 progetto Nuova linea AV/AC Venezia Trieste - Invio integrazioni e richiesta Direzione Centrale Ambiente Energia e Politiche per la Montagna Servizio VIA prot. n. 0022598/P del 27/06/2012 ALP VIA e prot. n. SVIA - VIA 413.414 pervenuta il 28/06/2012 al protocollo n. 0015936*

PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA

Ai sensi dell'art. 49, comma 1° del D.Lgs.n. 267/2000 del T.U.EE.LL., si esprime parere favorevole alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione.

Ronchi dei Legionari, 19/07/2012

IL RESPONSABILE
DOTT. GIUSEPPE MANTO



Comune di Ronchi dei Legionari

Medaglia d' Argento al Valor Militare

Telefono 0481-477.111 Provincia di Gorizia C.F. e P.IVA 00123470312
www.comuneronchi.it

La presente deliberazione viene altresì dichiarata immediatamente eseguibile per motivi d'urgenza ai sensi dell'art. 1 della L.R. 21/2003 e s.m.i. con voti favorevoli n. 17.

Il presente verbale, previa lettura, viene approvato e sottoscritto.

Il Sindaco
Dott. Roberto Fontanot



Il Segretario Generale
Manto dott. Giuseppe

ATTESTAZIONE DI INIZIO PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione oggi 26/07/2012 viene affissa all'Albo pretorio, ove vi rimarrà a tutto il 10/08/2012.

Ronchi dei Legionari, li 26/07/2012



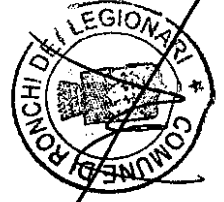
Il Responsabile della Pubblicazione
p.a. Daniela Vittori

ATTESTAZIONE DI AVVENUTA PUBBLICAZIONE

La presente deliberazione dichiarata immediatamente eseguibile, è stata pubblicata all'Albo Pretorio per quindici giorni consecutivi dal 26/07/2012 al 10/08/2012 così come previsto dalla L.R. 21/2003 s.m.i..

Ronchi dei Legionari, li 13/08/2012

Il Responsabile della Pubblicazione





Comune di Ronchi dei Legionari

Medaglia d'argento al valor militare

Provincia di Gorizia

P.zza Unità d'Italia 1- 34077- Ronchi dei Legionari

C.F./P.I. 000123470312

affari_generali@com-ronchi-dei-legionari.regione.fvg.it

www.comuneronchi.it

Servizio Affari Giuridici

Ufficio Problematiche Ambientali

Prot. int.

Ronchi dei Leg. 16/07/2012

Oggetto: Relazione tecnica relativa al parere da fornire alla Regione Friuli Venezia Giulia ai sensi dell'art. 3 della L.R. 43/1990 e s.m.i. e sulle osservazioni da inviare al Ministero dell'Ambiente tutela del territorio e del mare ai sensi dell'art. 25 del Dlgs 152/2006 e s.m.i. nell'ambito del progetto "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" a seguito della pubblicazione del "Sistema conoscitivo unitario" proposto dalla società Italferr S.p.a.

PREMESSA

Le presente relazione tecnica è stata redatta a seguito dell'invio al Comune di Ronchi dei Legionari da parte della Regione Friuli Venezia Giulia del documento relativo al "Sistema conoscitivo unitario" elaborato dalla società Italferr S.p.a nell'ambito del progetto "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste".

In particolare il Comune di Ronchi dei Legionari viene nuovamente chiamato a pronunciarsi a titolo collaborativo ai sensi dell'art. 3 della L.R. 43/1990 e s.m.i., dopo averlo già fatto con D.C. n. 6/2011 del 10/03/2011 sul progetto della tratta Ronchi dei Legionari - Trieste, nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale statale del progetto "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste", proponente Italferr S.p.a., in cui il soggetto competente ad esprimere il parere previsto dall'art. 25 c.2 del Dlgs 152/2006 e s.m.i. è la Regione Friuli Venezia Giulia, e con D.G. n°51 del 16 febbraio 2011 su proposta del Servizio Urbanistica e Pianificazione del Territorio in merito alla segnalazione delle interferenze non rilevate ai sensi art.170/2° c. del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. sul medesimo progetto.

Vista l'imponente quantità dei documenti già presentati nel corso del 2010 e le dimensioni del nuovo documento inviato da Italferr s.p.a si è cercato di concentrare l'analisi principalmente sulla descrizione degli effetti delle opere da realizzare all'interno del territorio comunale di Ronchi dei Legionari.

Non essendo stati modificati né la documentazione progettuale né gli elaborati dello studio di impatto ambientale sui quali il Comune di Ronchi dei Legionari si è già espresso con gli atti sopra richiamati e costituendo il nuovo documento presentato dalla società Italferr s.p.a unicamente una mera integrazione a riscontro alla nota ministeriale prot. n. U.prot. CTVA-2011-0004191 del 25/11/2011 con cui si chiedeva alla società di predisporre un "Sistema Conoscitivo Unico dei Quattro Tracciati di Progetto", ossia "Una Relazione che, nel Sistema Unitario, colleghi tra loro i quadri di riferimento programmatico, progettuale ed ambientale e, in particolar, organizzi in modo organico e comparabile (attraverso matrici multicriteria sintetiche) i risultati dei modelli valutativi adottati nei Quattro SIA", con questo documento si confermano e fanno proprie sia le osservazioni formulate nel parere tecnico predisposto dall'Ufficio problematiche ambientali, Allegato A) e negli altri documenti allegati, specialmente la relazione redatta dall'ing. Eugenio Castelli, consulente





Comune di Ronchi dei Legionari

Medaglia d'argento al valor militare

Provincia di Gorizia

P.zza Unità d'Italia 1- 34077- Ronchi dei Legionari

C.F./P.I. 000123470312

affari_generali@com-ronchi-dei-legionari.regione.fvg.it

www.comuneronchi.it

Servizio Affari Giuridici

Ufficio Problematiche Ambientali

incaricato dai comuni di Fogliano Redipuglia e Ronchi dei Legionari per Cava Monte Sei Busi, allegati ed approvati dal Consiglio comunale con D.C. n.6 del 10/03/2011, sia quanto contenuto nell'elaborato redatto ai fini della segnalazione delle interferenze non rilevate ai sensi dell'art. 170 comma 2 del D. Lgs. n. 163/2006 dd. 12.04.2006 approvato con D.G. n. 51 del 16 febbraio 2011, integrandoli con le ulteriori osservazioni, considerazioni, richieste di chiarimenti e integrazioni più avanti esposte.

Si ritiene comunque opportuno che le osservazioni, le richieste di chiarimento ed integrazioni formulate in questa sede vadano inviate ai sensi dell'art. 24 c.4 del Dlgs 152/2006 e s.m.i anche direttamente al Ministero dell'ambiente, tutela del territorio e del mare, autorità competente nel procedimento di VIA statale.

OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Si osserva che sebbene la documentazione del progetto preliminare e gli elaborati dello studio di impatto ambientale presentata da Italferr s.p.a nell'ambito del procedimento nel corso del 2010 siano ora pubblicati sul sito internet della Regione ed il documento integrativo pervenuto al Comune con prot. 15936 del 28/06/2012 e gli avvisi della pubblicazione di data 20/06/2012 siano ora disponibili per la consultazione sul sito del Ministero dell'Ambiente nella sezione dedicata al procedimento di valutazione di impatto ambientale dell'opera, elemento che potrebbe portare al superamento di parte dei rilievi precedentemente espressi in merito alla violazione delle norme procedurali sulla pubblicità, **non risultano comunque tuttora messi a disposizione del pubblico né l'integrale documentazione istruttoria del Ministero, né le osservazioni proposte dai soggetti interessati nel procedimento.** Si ritiene che si sarebbe dovuto provvedere alla pubblicazione perlomeno dell'elenco dei documenti pervenuti nell'ambito del procedimento in attuazione alle norme che impongono il più ampio diritto di accesso e pubblicità delle informazioni ambientali previsto dall'art. 3-sexies del Dlgs 152/2006 e s.m.i, e dalla Direttiva europea 2003/04 UE recepita dall'Italia con il Dlgs 195/2005. Non avendo la possibilità di prendere visione dell'intero fascicolo istruttoria su citato nei tempi ristretti concessi per l'espressione del parere, al riguardo si sottolinea che la stessa lettera di richiesta integrazioni alla società Italferr s.p.a. da parte del Ministero dell'ambiente prot. n. U.prot. CTVA-2011-0004191 del 25/11/2011 è stata inviata dalla competente Direzione Regionale solo a seguito di specifica richiesta dell'Ufficio problematiche ambientali; pertanto le osservazioni, i rilievi, le considerazioni le richieste di chiarimento e di prescrizione che di seguito vengono illustrati devono essere necessariamente considerati non esaustivi. **Si ribadisce inoltre che l'aver mantenuto il formato immagine nei documenti relativi allo studio di impatto ambientale ed al progetto preliminare rende difficoltosa l'analisi di coerenza con quanto riportato nel nuovo sistema conoscitivo unitario.**

Dall'analisi della documentazione a disposizione si può comunque ribadire che lo Studio di Impatto ambientale presentato, ancorchè integrato dal "Sistema conoscitivo unitario", **risulta tuttora carente:**

Servizio Affari Giuridici
Ufficio Problematiche Ambientali
Responsabile del Servizio Dott.ssa Marinella Barbiani 0481477260
Istruttore Amministrativo Manuela Beltrame 0481477218
Istruttore Tecnico Direttivo Alessio Stacul 0481477249





Comune di Ronchi dei Legionari

Medaglia d'argento al valor militare

Provincia di Gorizia

P.zza Unità d'Italia 1- 34077- Ronchi dei Legionari

C.F./P.I. 000123470312

affari_generali@com-ronchi-dei-legionari.regione.fvg.it

www.comuneronchi.it

Servizio Affari Giuridici

Ufficio Problematiche Ambientali

- 1) Dell'analisi costi benefici espressamente prevista dall'art. 4 c.3 del DPCM 27/12/1988.
- 2) Del sommario delle eventuali difficoltà (lacune tecniche o mancanza di conoscenze) incontrate dal proponente nella raccolta dei dati richiesti e nella previsione degli impatti, elemento espressamente previsto dal punto 8 dell'allegato 7 alla Parte Seconda del dlgs 152/2006 e s.m.i. e dall'art. 2 c.2 del DPCM 27/12/1988.
- 3) Di un completo ed unitario elenco degli esperti intervenuti e professionisti iscritti agli albi professionali che hanno collaborato alla stesura dello studio di impatto ambientale e del documento integrativo e della dichiarazione giurata resa circa l'esattezza degli allegati, elemento espressamente previsto dall'art. 2 c.3 del DPCM 27/12/1988. Si sottolinea che sul frontespizio degli elaborati dello studio di impatto ambientale e del sistema conoscitivo unitario compaiono solamente i nominativi di alcuni professionisti associati ad uno studio di architettura di Roma senza una chiara ed esaustiva indicazione del settore scientifico di specializzazione.
- 4) Della localizzazione di massima delle discariche in cui si intende conferire i rifiuti, elemento espressamente richiesto nel punto 3 dell'Allegato III al DPCM 27/12/1988;
- 5) Delle caratteristiche tecniche di progetto relative alla quantificazione degli scarichi idrici e dei relativi sistemi di trattamento e depurazione, elemento espressamente richiesto dall'art. 4 lettera a) del DPCM 27/12/1988.
- 6) Delle indicazioni delle tecniche prescelte, con riferimento alle migliori tecnologie disponibili a costi non eccessivi (BATNEEC) e delle altre tecniche previste per prevenire le emissioni degli impianti limitatamente alla fase di cantiere ed alla realizzazione dell'impianto di betonaggio elemento espressamente richiesto dal punto 1 lettera d) dell'allegato 7 alla Parte Seconda del Dlgs 152/2006 e s.m.i..
- 7) Di una descrizione dei probabili impatti rilevanti del progetto in cumulo con altri progetti, leggasi a titolo di esempio non esaustivo la presenza dell'Aeroporto Regionale del Friuli Venezia Giulia nell'area del tragitto prescelto per la nuova linea ed il progetto realizzazione terza corsia autostrada A4, ma anche le interazioni del traffico previsto da e per le aree di cantiere con il traffico già incidente sulla rete viaria che attraversa il territorio comunale di Ronchi dei Legionari, tale elemento espressamente richiesto dal punto 4 dell'allegato 7 alla Parte Seconda del Dlgs 152/2006 e s.m.i.

Si evidenzia inoltre che anche a seguito della presentazione del "Sistema conoscitivo unitario":

- Viene confermata l'ipotesi progettuale di conferimento di parte delle terre e rocce prodotte nel corso dei lavori nell'area della Cava Monte Sei Busi. Nel confermare le osservazioni già avanzate dal dott. Ing Eugenio Castelli e fatte proprie dal Consiglio Comunale con D.C. n. 6 del 10/03/2012, si sottolinea che il comune di Fogliano





Comune di Ronchi dei Legionari

Medaglia d'argento al valor militare

Provincia di Gorizia

P.zza Unità d'Italia 1- 34077- Ronchi dei Legionari

C.F./P.I. 000123470312

affari_generali@com-ronchi-dei-legionari.regione.fvg.it

www.comuneronchi.it

Servizio Affari Giuridici

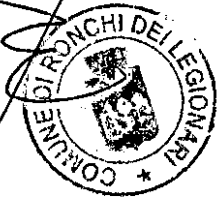
Ufficio Problematiche Ambientali

Redipuglia non risulta essere stato coinvolto nell'attuale procedimento nonostante la cava Monte Sei Busi interessi gran parte il suo territorio comunale. E' importante

anche sottolineare come con Decreto della direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna n° 1173 SCR 1095 del 11/05/2012 la Regione Friuli Venezia Giulia si sia espressa per la non assoggettabilità alla procedura di valutazione di impatto ambientale in merito al Progetto di coltivazione e recupero ambientale del IV lotto della cava Monte Sei Busi proposto dalla ditta Granulati Calcarei Redipuglia S.r.l., progetto che non prevede alcuna ipotesi, nemmeno sotto l'aspetto della valutazione degli impatti cumulativi, di conferimento di materiali nell'area derivante dalla realizzazione della nuova tratta AV/AC.

- **Nell'impatto sugli habitat, speci floristiche e faunistiche non sembrano essere state verificate le interferenze con i prati stabili** oggetto di specifica tutela da parte della Regione Friuli Venezia Giulia introdotta con L.R. 29 aprile 2005, n.9.
- Al fine di agevolare il controllo della correttezza, adeguatezza ed attualità dell'imponente mole di dati scientifici riportati, **gli elaborati dovrebbero essere integrati dall'indicazione sintetica della bibliografia consultata dal proponente divisa per capitoli.** Si ritiene che la bibliografia presentata nell'ambito del SIA e del sistema conoscitivo unitario non corrisponda alle indicazioni normative.
- Nello studio di impatto ambientale e nella successiva documentazione inviata specialmente nella fase di cantiere, **devono essere approfondite le analisi degli impatti ambientali sulle produzioni agricole di particolare qualità e tipicità** di cui all'articolo 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228 limitrofe alle aree del tracciato.
- Risulta **confermata l'indicazione del limite di 75 ml quale fascia di vincolo urbanistico dalla linea ferroviaria e dalla viabilità di cantiere, elemento in contrasto con i 60 ml previsti invece dall'adottato Piano Regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica** adottato dalla Regione con deliberazione n. 2763 del 29/12/2010.
- **La mancanza del quadro economico - finanziario,** previsto dall'art. 4 c. 134 della L. 350/2003, **non consente la verifica della fattibilità delle opere nei tempi previsti dalle singole fasi** né di avere evidenza e garanzia della copertura finanziaria dei fondi necessari alle compensazioni ambientali naturalistiche ed antropiche.
- **Non sembrerebbero** essere state **risolte le criticità inerenti la localizzazione dei cantieri operativi** che risultano impattanti sulla viabilità comunale fortemente penalizzata sia nella fase di cantierizzazione ed esecutiva che nell'assetto finale dell'opera. Al riguardo si ribadiscono le problematiche già sollevate nell'elaborato redatto ai fini della segnalazione delle interferenze non rilevate ai sensi dell'art. 170 comma 2 del D. Lgs. n. 163/2006 dd. 12.04.2006 approvato con D.G. n. 51/2011.

Infine i **ripetuti errori nell'individuazione dei riferimenti che compaiono nel testo** della documentazione pervenuta ed il frequente uso della tecnica del "copia-incolla" fatto in più parti del nuovo elaborato, fanno pensare ad una certa superficialità se non altro formale, nella stesura del Sistema conoscitivo unitario.





Comune di Ronchi dei Legionari

Medaglia d'argento al valor militare
Provincia di Gorizia
P.zza Unità d'Italia 1- 34077- Ronchi dei Legionari
C.F./P.I. 000123470312
affari_generali@com-ronchi-dei-legionari.regione.fvg.it
www.comuneronchi.it
Servizio Affari Giuridici
Ufficio Problematiche Ambientali

OSSERVAZIONI PUNTUALI DALL'ANALISI DEL DOCUMENTO "SISTEMA CONOSCITIVO UNITARIO"

Di seguito vengono riportate puntualmente, con il riferimento del numero di pagina del "Sistema conoscitivo unitario" le osservazioni i rilievi, le richieste di chiarimento e le considerazioni puntuali che si ritiene doveroso proporre.

Pagina 16 e pagina 17, si richiede se esistano studi recenti che confermino le analisi, le stime e le previsioni riportate aggiornate anche alla luce delle conseguenze che la grave crisi economica in corso oramai dal 2008 sta avendo sul commercio e sul traffico di merci sia nazionale che internazionale.

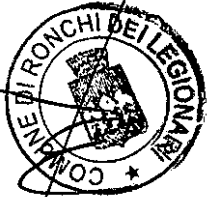
Pagina 20, si ricorda che **il Piano Generale dei Trasporti del 1991 e il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001 sono stati redatti ed approvati in un periodo in cui non erano vigenti le disposizioni normative relative alla valutazione ambientale strategica** e pertanto in carenza delle norme relative all'obbligo di consultazione con il pubblico ed alla garanzia di possibile intervento degli stakeholders introdotte dalla direttiva 2001/42/CE e recepite successivamente dallo Stato italiano.

Pagine 22, 36 e pagina 89, si cita il progetto dell'opera per l'intera tratta da Lisbona a Kiev, si ricorda che il 23 marzo 2012 **il governo portoghese ha annunciato l'abbandono definitivo** del progetto di Alta velocità per i collegamenti con la Spagna, già sospeso nel giugno del 2011. Notizie di stampa recenti hanno poi reso noto che anche il governo francese sta riconsiderando la politica degli investimenti per la realizzazione delle opere di competenza.

Pagina 29, lo studio trasportistico cita dati fino al 2005, si richiede se esistano dati relativi al periodo successivo, con specifico riferimento al periodo successivo al 2008.

Pagina 41 e pagina 42, viene indicato che **l'alternativa 0**, per il confronto previsto dal punto 2 dell'Allegato 7 alla Parte Seconda del Dlgs 152/2006 e s.m.i., **consiste comunque nella realizzazione di interventi di riqualificazione tecnologica e infrastrutturale della linea storica** arrivando alla conclusione che **tale ipotesi, in termini di incremento di capacità prodotto risulta sostanzialmente inadeguata rispetto alle esigenze trasportistiche da soddisfare**. Si ribadisce la richiesta circa **l'esistenza o meno di studi recenti che confermino le analisi, le stime e le previsioni riportate** aggiornate anche alla luce delle conseguenze che la grave crisi economica in corso oramai dal 2008 sta avendo sul commercio e sul traffico di merci sia nazionale che internazionale.

Pagina 75, da quanto scritto risulta che nella progettazione dell'intervento si è già provveduto a coinvolgere il Consorzio Bonifica Pianura Isontina al fine della risoluzione delle interferenze dell'opera consistenti nelle opere di rifacimento dei canali di irrigazione. **Si richiede la visione dei documenti relativi alle eventuali intese già sottoscritte e si sottolinea che Consorzio Bonifica Isontino**, Ente di diritto pubblico, **non risulta essere stato coinvolto anche nel procedimento di consultazione** avviato dalla Regione ai fini dell'espressione del parere di





Comune di Ronchi dei Legionari

Medaglia d'argento al valor militare

Provincia di Gorizia

P.zza Unità d'Italia 1 - 34077 - Ronchi dei Legionari

C.F./P.I. 000123470312

affari_generali@com-ronchi-dei-legionari.regione.fvg.it

www.comuneronchi.it

Servizio Affari Giuridici

Ufficio Problematiche Ambientali

competenza.

Pagina 76 Le aree di collocazione dei cantieri vengono descritte come "di scarso valore ambientale", si ritiene che tale qualificazione debba costituire elemento autonomo di valutazione da parte dell'autorità competente.

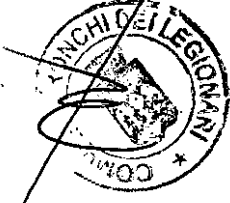
Pagina 77, è importante sottolineare che a seguito dell'entrata in vigore del Dlgs 4/2008, ai fini dell'esclusione delle terre e delle rocce da scavo dal campo di applicazione della normativa sui rifiuti non è più consentito provvedere al deposito dei materiali prodotti nel corso dei lavori di scavo rimandando la caratterizzazione ai fini della verifica sulla riutilizzabilità come sottoprodotto ma l'indagine ambientale deve essere effettuata preliminarmente alla produzione. Tale precisazione risulta importante visto il parziale contrasto che sembrerebbe emergere tra quanto riportato nel sistema conoscitivo unitario e il documento sulla gestione delle terre e delle rocce previsto nel progetto preliminare.

Si ricorda in particolare che per poter utilizzare come sottoprodotti le terre e le rocce da scavo prodotte nel caso di opere soggette a procedimento di VIA è necessario rispetto delle seguenti disposizioni di legge contenute nell'art. 186 del dlgs 152/2006:

1. *Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 185, Le terre e rocce da scavo, anche di gallerie, ottenute quali sottoprodotti, possono essere utilizzate per reinterri, riempimenti, rimodellazioni e rilevati purché:*

- a) *siano impiegate direttamente nell'ambito di opere o interventi preventivamente individuati e definiti;*
- b) *sin dalla fase della produzione vi sia certezza dell'integrale utilizzo;*
- c) *l'utilizzo integrale della parte destinata a riutilizzo sia tecnicamente possibile senza necessità di preventivo trattamento o di trasformazioni preliminari per soddisfare i requisiti merceologici e di qualità ambientale idonei a garantire che il loro impiego non dia luogo ad emissioni e, più in generale, ad impatti ambientali qualitativamente e quantitativamente diversi da quelli ordinariamente consentiti ed autorizzati per il sito dove sono destinate ad essere utilizzate;*
- d) *sia garantito un elevato livello di tutela ambientale;*
- e) *sia accertato che non provengono da siti contaminati o sottoposti ad interventi di bonifica ai sensi del titolo V della parte quarta del presente decreto;*
- f) *le loro caratteristiche chimiche e chimico-fisiche siano tali che il loro impiego nel sito prescelto non determini rischi per la salute e per la qualità delle matrici ambientali interessate ed avvenga nel rispetto delle norme di tutela delle acque superficiali e sotterranee, della flora, della fauna, degli habitat e delle aree naturali protette. In particolare deve essere dimostrato che il materiale da utilizzare non è contaminato con riferimento alla destinazione d'uso del medesimo, nonché la compatibilità di detto materiale con il sito di destinazione;*
- g) *la certezza del loro integrale utilizzo sia dimostrata. L'impiego di terre da scavo nei processi industriali come sottoprodotti, in sostituzione dei materiali di cava, è consentito nel rispetto delle condizioni fissate all'articolo 183, comma 1, lettera p).*

2. *Ove la produzione di terre e rocce da scavo avvenga nell'ambito della realizzazione di opere o attività sottoposte a valutazione di impatto ambientale o ad autorizzazione ambientale integrata, la sussistenza dei requisiti di cui al comma 1, nonché i tempi dell'eventuale deposito in attesa di utilizzo, che non possono superare di norma un anno, devono risultare da un apposito progetto che è approvato dall'autorità titolare*





Comune di Ronchi dei Legionari

Medaglia d'argento al valor militare

Provincia di Gorizia

P.zza Unità d'Italia 1 - 34077 - Ronchi dei Legionari

C.F./P.I. 000123470312

affari_generali@com-ronchi-dei-legionari.regione.fvg.it

www.comuneronchi.it

Servizio Affari Giuridici

Ufficio Problematiche Ambientali

del relativo procedimento. Nel caso in cui progetti prevedano il riutilizzo delle terre e rocce da scavo nel medesimo progetto, i tempi dell'eventuale deposito possono essere quelli della realizzazione del progetto purché in ogni caso non superino i tre anni.

3. (omissis)

4. (omissis)

5. Le terre e rocce da scavo, qualora non utilizzate nel rispetto delle condizioni di cui al presente articolo, sono sottoposte alle disposizioni in materia di rifiuti di cui alla parte quarta del presente decreto.

6. La caratterizzazione dei siti contaminati e di quelli sottoposti ad interventi di bonifica viene effettuata secondo le modalità previste dal Titolo V, Parte quarta del presente decreto. L'accertamento che le terre e rocce da scavo di cui al presente decreto non provengano da tali siti è svolto a cura e spese del produttore e accertato dalle autorità competenti nell'ambito delle procedure previste dai commi 2, 3 e 4.

7. (omissis)

7-bis. Le terre e le rocce da scavo, qualora ne siano accertate le caratteristiche ambientali, possono essere utilizzate per interventi di miglioramento ambientale e di siti anche non degradati. Tali interventi devono garantire, nella loro realizzazione finale, una delle seguenti condizioni:

a) un miglioramento della qualità della copertura arborea o della funzionalità per attività agro-silvo-pastorali;

b) un miglioramento delle condizioni idrologiche rispetto alla tenuta dei versanti e alla raccolta e regimentazione delle acque piovane;

c) un miglioramento della percezione paesaggistica.

7-ter. Ai fini dell'applicazione del presente articolo, i residui provenienti dall'estrazione di marmi e pietre sono equiparati alla disciplina dettata per le terre e rocce da scavo. Sono altresì equiparati i residui delle attività di lavorazione di pietre e marmi che presentano le caratteristiche di cui all'articolo 184-bis. Tali residui, quando siano sottoposti a un'operazione di recupero ambientale, devono soddisfare i requisiti tecnici per gli scopi specifici e rispettare i valori limite, per eventuali sostanze inquinanti presenti, previsti nell'Allegato 5 alla parte IV del presente decreto, tenendo conto di tutti i possibili effetti negativi sull'ambiente derivanti dall'utilizzo della sostanza o dell'oggetto.

D'altra parte lo stesso proponente negli elaborati progettuali presentati a dicembre 2010 dà conto delle indicazioni sul riutilizzo delle terre e delle rocce da scavo ai sensi dell'art. 186 del Dlgs 152/2006 e s.m.i. previste nelle linee guida approvate con D.G. n. 105 del 01/07/2009 dalla giunta della Provincia di Gorizia al cui rispetto si rimanda.

Al successivo punto si citano i cantieri di armamento ed attrezzaggio logistico con funzione di stoccaggio del pietrisco e delle traverse. Si richiedono chiarimenti se in tali aree è prevista anche l'attività di deposito temporaneo di rifiuti, lo stoccaggio dei rifiuti e/o l'attività di valutazione di materiali tolti d'opera ai sensi dell'art. 230 del Dlgs 152/2006 e s.m.i.

Si ricordano comunque gli obblighi generali previsti di tracciabilità del rifiuto al fine di evitare possibili promiscuità di gestione tra terre e rocce da scavo gestite come sottoprodotto e altre come rifiuto nell'ambito delle stesse aree.

Pagina 77 e pagina 78, si riporta che le aree dei cantieri base conterranno tra l'altro i baraccamenti per l'alloggiamento delle maestranze, le mense e gli uffici e tutti i servizi logistici necessari per il funzionamento del cantiere, senza però approfondire le stime sulla quantità di rifiuti prodotti, sulla quantità delle acque reflue scaricate, sulla tipologia

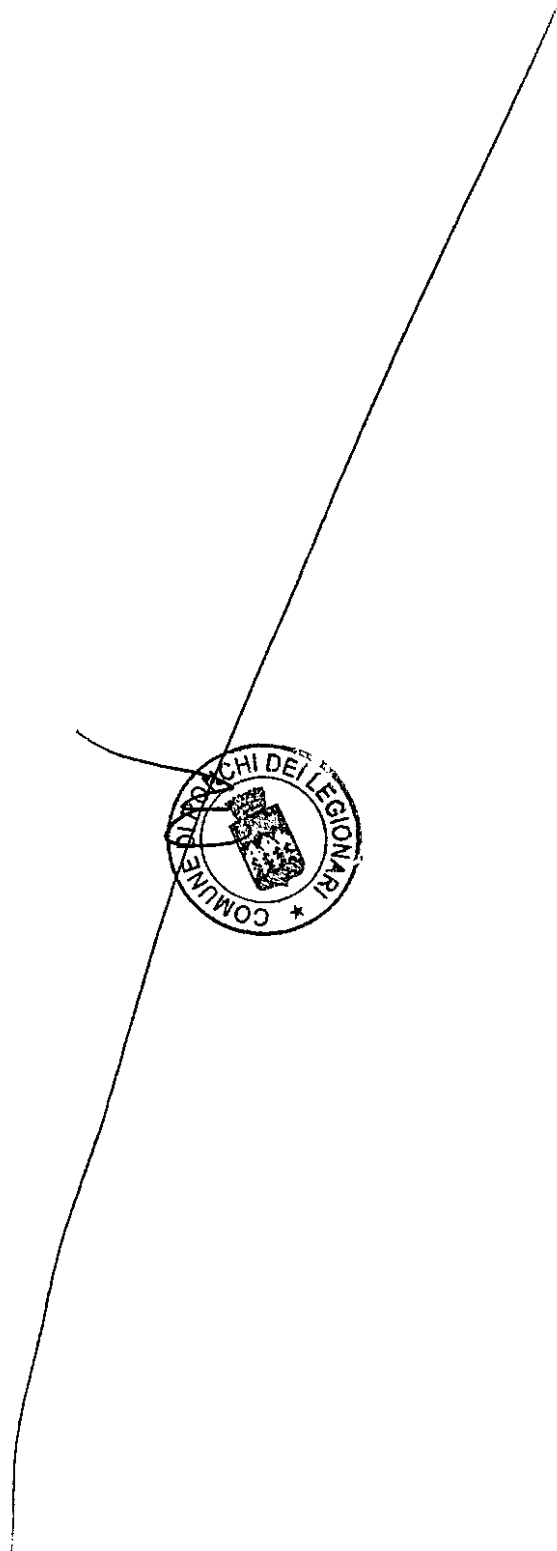
Servizio Affari Giuridici

Ufficio Problematiche Ambientali

Responsabile del Servizio Dott.ssa Marinella Barbiani 0481477260

Istruttore Amministrativo Manuela Beltrame 0481477218

Istruttore Tecnico Direttivo Alessio Stacul 0481477249





Comune di Ronchi dei Legionari

Medaglia d'argento al valor militare

Provincia di Gorizia

P.zza Unità d'Italia 1- 34077- Ronchi dei Legionari

C.F./P.I. 000123470312

affari_generali@com-ronchi-dei-legionari.regione.fvg.it

www.comuneronchi.it

Servizio Affari Giuridici

Ufficio Problematiche Ambientali

ubicazione e caratteristiche dimensionali dei sistemi di trattamento e depurazione delle stesse e ipotizzando solamente un recapito in fognatura o il loro riutilizzo industriale a seconda delle caratteristiche delle stesse.

Manca inoltre la stima circa la quantità di acque meteoriche di dilavamento da scaricare e si riferisce della realizzazione di tubazioni e pozzetti per la rete di smaltimento prevedendo la realizzazione di vasche di accumulo ed il recapito diretto in fognatura delle acque di esubero oltre i primi 15 minuti.

Si richiede di concordare tali ipotesi progettuali con il gestore del Servizio Idrico Integrato dell'Ambito Territoriale Ottimale "Orientale Goriziano", attualmente la società Irisacqua S.r.l., al fine delle opportune verifiche tecniche.

Si sottolinea comunque che secondo il vigente Regolamento ATO di fognatura ed ai fini della tutela idraulica l'ipotesi di scarico delle acque meteoriche nella rete fognaria è da considerarsi come estrema ratio.

Non viene inoltre specificata la presenza di eventuali impianti termici destinati al riscaldamento delle aree di ricovero delle maestranze ed alla produzione di acqua sanitaria, potenza termica installata, e combustibile utilizzato.

In generale sia la documentazione inviata nel corso del 2010 sia il documento integrativo **è carente di un quadro riassuntivo delle emissioni in atmosfera** convogliate relativo agli impianti che verranno utilizzati specialmente nella fase di cantiere che consenta di stimare, sulla base della tipologia delle materie prime utilizzate, delle dimensioni e altezza dei camini e portata le aree di ricaduta degli inquinanti e l'impatto derivante da questi.

Pagina 79, viene effettuata un **bilancio dei materiali da costruzione ma non viene stimata**, anche sommariamente, **la quantità di acqua che dovrà essere utilizzata nel corso dell'intervento di realizzazione dell'opere.**

Tra i materiali da utilizzare **si citano gli inerti, non è chiaro se con tale termine ci si riferisca alla classificazione dei materiali di cava** prevista dal dlgs 117/2008 e s.m.i, **oppure se nell'ambito del progetto siano previste anche fasi di gestione ed utilizzo di rifiuti, classificati come inerti** ai sensi del combinato disposto dell'art. 2 del Dlgs 36/2003 e del DM 27/09/2010.

Tale chiarimento risulta indispensabile al fine di valutare la correttezza delle norme tecniche per la caratterizzazione dei materiali usati e la loro qualità.

Pagina 80, si cita la realizzazione di **un impianto di betonaggio in contrasto con la previsione del progetto preliminare che per la fase di cantierizzazione prevede la realizzazione di un impianto di betonaggio per ciascuno dei principali cantieri operativi.** Di tali impianti non vengono specificati il quadro riassuntivo delle emissioni convogliate e diffuse, le dimensioni ed altezza dei camini e la portata in emissione, elementi indispensabili al fine di stimare gli impatti derivanti dalla dispersione in atmosfera degli inquinanti e la successiva ricaduta al suolo degli stessi.

Pagina 80 Si rimane nell'**ambiguità circa i tempi di cosiddetto deposito temporaneo delle terre e delle rocce da scavo.** Non viene specificato se i tempi del cosiddetto deposito





Comune di Ronchi dei Legionari

Medaglia d'argento al valor militare

Provincia di Gorizia

P.zza Unità d'Italia 1- 34077- Ronchi dei Legionari

C.F./P.I. 000123470312

affari_generali@com-ronchi-dei-legionari.regione.fvg.it

www.comuneronchi.it

Servizio Affari Giuridici

Ufficio Problematiche Ambientali

temporaneo si riferiscano alle rocce e terre da scavo gestite nell'ambito delle procedure di cui all'art. 185 e 186 o se invece si tratta di gestione di rifiuti ex art. 183 del dlgs 152/2006 e s.m.i.

Si ricordano comunque gli obblighi generali previsti di tracciabilità del rifiuto al fine di evitare possibili promiscuità di gestione tra terre e rocce da scavo gestite come sottoprodotto e altre come rifiuto nell'ambito delle stesse aree.

Pagina 81, si cita il **riutilizzo del suolo allo stato naturale** ai sensi dell'art. 185 c.1 lettera c-bis). Si ricorda che a seguito dell'entrata in vigore del Dlgs 205/2010 la norma di riferimento è ora l'art. 185 c.1 lettera c) come modificata dal D.L. n°2/2012 convertito in legge con modificazioni dalla L. 38/2012.

Pagina 81, si cita come norma di **riferimento per la caratterizzazione dei rifiuti** da avviare in discarica il DM 03/05/2008. Si ricorda che la norma di riferimento per la caratterizzazione dei rifiuti da ammettere in discarica è il DM 27/09/2010 le cui procedure e norme tecniche dovranno essere pertanto rispettate nel corso delle analisi. Detta precisazione risulta importante in quanto con il DM 27/09/2010 sono state recepite anche le norme del R.E. 850/2004 UE sugli inquinanti organici persistenti.

Si afferma poi che le terre e le rocce da scavo contaminate da bentonite dovranno essere gestite come rifiuti ed avviate a recupero/smaltimento e successivamente, avvenuto il recupero, destinate a riqualificazione ambientale di cava. Il proponente utilizza impropriamente i termini recupero e smaltimento come sinonimi, si ricorda comunque che l'utilizzo delle terre da scavo per la riqualificazione ambientale può costituire da sola attività di recupero R10 ma che non è l'unica opzione prevista dal legislatore. Si veda al riguardo l'elenco delle attività di recupero previste dal DM 5 febbraio 1998 per tale tipologia di rifiuto.

Infine si cita l'intenzione di gestire quali rifiuti il "materiale" che dovesse risultare contaminato. Non risulta chiaro se ci si riferisce unicamente alle terre e rocce da scavo contaminate da bentonite o se tale previsione si riferisca anche a terre e rocce da scavo non venute in contatto con i prodotti ausiliari di perforazione. Si ricordano inoltre al riguardo gli obblighi di attivazione della procedura prevista dal Titolo V della Parte Quarta del Dlgs 152/2006 e s.m.i. nel caso che con la caratterizzazione venga accertato lo sfioramento dei limiti delle concentrazioni soglie di contaminazione CSC previste dalla Tabella 1 dell'Allegato 5 alla parte Quarta del Dlgs 152/2006.

Sempre a **pagina 81** si continua a citare erroneamente l'abrogato DM 03/08/2005 come norma di riferimento per la caratterizzazione dei rifiuti da avviare in discarica.

Pagina 81 Nel ribadire quanto già scritto nelle osservazioni di carattere generale, **il Comune di Fogliano Redipuglia non risulta essere stato coinvolto né nella fase avviata nel 2010, né a seguito della presentazione del "Sistema conoscitivo unitario"** nonostante gli impatti derivanti da interventi da effettuare nell'ambito del progetto sul suo territorio siano rilevanti (si veda il previsto conferimento delle terre e delle rocce da scavo nella Cava Monte Sei Busi). Lo stesso Comune non viene citato tra quelli presso i quali è stata raccolta la documentazione per la redazione dello Studio di Impatto ambientale di dicembre 2010 (pag. 14).

Al riguardo si rimanda alle osservazioni e considerazioni espresse dal dott. Ing. Eugenio Castelli

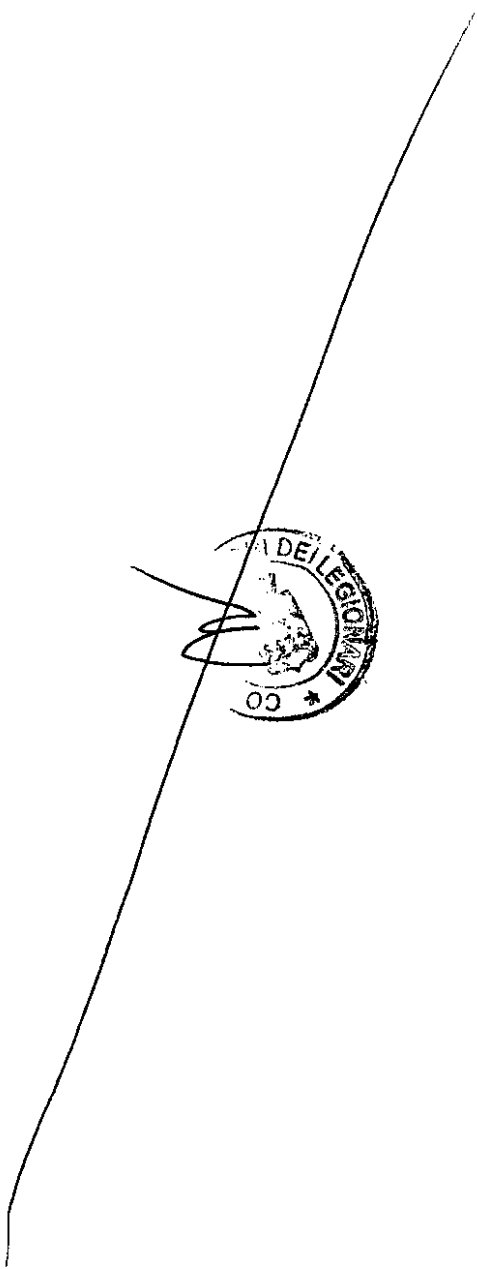
Servizio Affari Giuridici

Ufficio Problematiche Ambientali

Responsabile del Servizio Dott.ssa Marinella Barbiani 0481477260

Istruttore Amministrativo Manuela Beltrame 0481477218

Istruttore Tecnico Direttivo Alessio Stacul 0481477249





Comune di Ronchi dei Legionari

Medaglia d'argento al valor militare

Provincia di Gorizia

P.zza Unità d'Italia 1- 34077- Ronchi dei Legionari

C.F./P.I. 000123470312

affari_generali@com-ronchi-dei-legionari.regione.fvg.it

www.comuneronchi.it

Servizio Affari Giuridici

Ufficio Problematiche Ambientali

con documento tecnico allegato alla D.C. 6/2011.

Pagina 86, si ritiene opportuna una integrazione delle analisi di coerenza estendendole ai seguenti strumenti di pianificazione e programmazione:

- piani regionali di gestione dei rifiuti ed i relativi programmi provinciali attuativi. Si sottolinea che tale analisi risulta indispensabile vista la previsione di produzione di rifiuti, sia speciali, pericolosi e non pericolosi, ma anche urbani dovuto all'insediamento degli alloggi delle maestranze, che deriveranno dalla realizzazione dell'opera.

- piano urbano del traffico del Comune di Ronchi dei Legionari, elemento rilevante viste le implicazioni derivanti dal transito di mezzi da e per le aree di cantiere;

- progetto generale di fognatura del Comune di Ronchi dei Legionari, elemento rilevante in considerazione del previsto recapito in fognatura degli scarichi di acque reflue e meteoriche provenienti dalle aree di cantiere;

Inoltre non risulta che l'analisi di coerenza rispetto agli strumenti di pianificazione urbanistica sia stata aggiornata alla luce della recente approvazione della Variante Generale al Piano Regolatore del Comune di Ronchi dei Legionari avvenuta con D.C. n.5 del 7 marzo 2012.

Pagina 88, si ribadisce che sono fuori luogo le considerazioni sulla previsione della nuova linea ferroviaria AV/AC all'interno del Piano Territoriale Regionale in quanto lo stesso non è stato ancora oggetto di approvazione da parte della Regione FVG. Si rimanda pertanto alle osservazioni già espresse con documento allegato alla D.C. 6/2011.

Pagina 99 Si ritiene che l'indicazione della mancanza di interferenze sul sistema delle cavità carsiche vada valutato nel maggior dettaglio, specialmente per l'impatto vibrometrico, sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio.

Pagina 100, interferenza con i pozzi dell'acquedotto di Monfalcone e Grado. La norma di legge di riferimento per l'individuazione della zona di rispetto è contenuta nell'art. 94 del dlgs 152/2006 e s.m.i. In attuazione del principio generale di precauzione cui deve essere improntata l'azione in campo ambientale si ritiene che dovrebbero comunque essere considerati nel maggior dettaglio gli eventuali rischi di incidenti rilevanti che potrebbero portare allo sversamento di sostanze pericolose ed alla contaminazione delle falde acquifere.

Pagina 122, si ricorda che la normativa in materia di tutela della qualità dell'aria è oggi il Dlgs 155/2010.

Pagina 152, vengono citate pubblicazioni del 1977 pur esistendo materiale scientifico più recente, come ad esempio quello contenuto nello studio redatto nel 2010 con la collaborazione tra Regione, Università degli Studi di Trieste".

Pagina 201, non vengono citate le norme tecniche di riferimento in base alle quali è stato eseguito lo studio e la valutazione sugli impatti acustici cumulativi con altre attività viene solo accennata. Si ricorda che la nuova linea ferroviaria in Comune di Ronchi dei Legionari interessa un territorio ove sono collocate sorgenti rumorose anche molti impattanti, leggasi



[A long, thin, handwritten line or signature that spans diagonally across the page.]





Comune di Ronchi dei Legionari

Medaglia d'argento al valor militare

Provincia di Gorizia

P.zza Unità d'Italia 1- 34077- Ronchi dei Legionari

C.F./P.I. 000123470312

affari_generali@com-ronchi-dei-legionari.regione.fvg.it

www.comuneronchi.it

Servizio Affari Giuridici

Ufficio Problematiche Ambientali

Aeroporto Regionale ma anche la linea storica ferroviaria. Inoltre gli stessi impatti non sono stati considerati tenendo conto degli effetti generati dai singoli contributi congiunti derivanti dalla stessa opera quale ad esempio la sommatoria del transito dei mezzi da e per i cantieri.

Pagina 203, valgono le stesse osservazioni già esposte sulla mancanza di valutazione del cumulo degli impatti delle vibrazioni con quelli derivanti da altri progetti, ma anche quelle della mancata considerazione del cumulo di più fasi della stessa opera. Inoltre non è chiaro quale tipologia di convogli siano stati considerati nell'ambito dello studio, cioè se merci o passeggeri.

Pagina 205, vengono trascurate le valutazioni sui tipo e la quantità di rifiuti prodotti e si trascura l'indicazione relativa al rispetto delle norme sull'inquinamento luminoso stabilite nella Legge Regionale 15/2007 del Friuli Venezia Giulia.

Pagina 207, si ritiene che nella definizione dell'area di influenza potenziale non siano stati debitamente tenuti in considerazione gli impatti diretti ed indiretti derivanti dall'attuazione alla realizzazione di interventi direttamente collegati al progetto, quale ad esempio il tombamento ed il ripristino morfologico delle ex cave individuate nel documento mediante l'utilizzo delle terre e delle rocce da scavo prodotte e situate in località distanti anche decine di chilometri dal tracciato della nuova linea ferroviaria. Si rimanda alle considerazioni già espresse dal dott. Ing. Eugenio Castelli nel documento allegato alla D.C. n.6 del 7 marzo 2011.

Pagina 208, si rimanda alle osservazioni generali sulla mancanza dell'elenco degli studiosi e degli esperti intervenuti nella redazione dello studio di impatto ambientale e del sistema conoscitivo unitario.

Pagina 211, nella stima degli inquinanti emessi in fase di cantiere non vengono considerate le emissioni in atmosfera derivanti dal funzionamento di eventuali impianti termici destinati al funzionamento degli impianti o al riscaldamento delle aree di ricovero delle maestranze ed alla produzione di acqua sanitaria.

Pagina 212, si ritiene che ai fini della stima della tipologia degli inquinanti emessi sia indispensabile conoscere anche caratteristiche delle materie prime utilizzate nel ciclo di lavorazione, combustibili degli impianti termici compresi.

Pagina 219, non vengono specificati i sistemi di trattamento delle acque di infiltrazione che verranno utilizzati né vengono individuati con precisione i corpi idrici superficiali di destinazione finale. Si rimanda alle osservazioni di carattere generale esposte al punto 5).

Pagina 223, non si specifica a quali "cavità" di interesse storico ambientale viene riferita l'interferenza con il tracciato della linea ferroviaria.

Pagina 224, si ritiene che la descrizione degli interventi da effettuare in caso di incidente rilevante sia solo abbozzata, è indispensabile la presentazione di un piano di gestione degli incidenti con maggior dettaglio. Si veda al riguardo anche le considerazioni espresse sui passaggi di pagina 100.

Servizio Affari Giuridici

Ufficio Problematiche Ambientali

Responsabile del Servizio Dott.ssa Marinella Barbiani 0481477260

Istruttore Amministrativo Manuela Beltrame 0481477218

Istruttore Tecnico Direttivo Alessio Stacul 0481477249



[A long, thin, curved line, possibly a signature or a decorative flourish, extending from the bottom left towards the top right.]





Comune di Ronchi dei Legionari

Medaglia d'argento al valor militare

Provincia di Gorizia

P.zza Unità d'Italia 1- 34077- Ronchi dei Legionari

C.F./P.I. 000123470312

affari_generali@com-ronchi-dei-legionari.regione.fvg.it

www.comuneronchi.it

Servizio Affari Giuridici

Ufficio Problematiche Ambientali

Pagina 224, sulla gestione delle terre e delle rocce da scavo, e sulla procedura di utilizzo ai sensi dell'art. 186 nell'ambito di progetti di ripristino morfologico ed ambientale di ex-cave si rimanda alle considerazioni generali e quelle puntuali già espresse su quanto riportato a pagina 77 e 81.

Pagina 225, viene prevista l'intenzione di immettere nel sottosuolo le acque sottoposte a trattamento.

Si richiede di specificare a quale tipologia di "acque" ci si riferisca ricordando il divieto generale di scarico diretto nelle acque sotterranee e nel sottosuolo ed il rispetto delle disposizioni e delle procedure previsti dall'art. 104 del Dlgs 152/2006 e s.m.i. nel caso il proponente intenda richiedere apposite deroghe all'autorità competente ai sensi del comma 2 del medesimo articolo.

Va inoltre rimarcato che non sono specificati tipologia e dimensionamento degli eventuali sistemi di trattamento delle "acque" citate.

Essendo prevista l'impermeabilizzazione completa delle aree di cantiere per tutte le lavorazioni che ricadono in aree ad elevata vulnerabilità idrogeologica o in vicinanza di pozzi, si ritiene che debbano essere predisposti anche adeguati sistemi di trattamento e gestione delle acque meteoriche di dilavamento di dette superfici. Si ricorda anche che gli eventuali scarichi delle acque di lavaggio delle autobetoniere, secchioni, pompe per calcestruzzo ed altre macchine impiegate dovrà essere autorizzato secondo il regime delle acque reflue industriali. Valgono al riguardo le considerazioni già espresse circa la carenza nella documentazione progettuale delle reti fognarie.

Pagina 226, nella tabella, non risulta indicata la sensibilità della valenza morfologica della componente suolo e sottosuolo nella fase di cantiere per la tratta Ronchi-Trieste.

Pagina 231, si specifica che l'analisi delle potenziali interferenze su vegetazione flora fauna ed ecosistemi è stata concentrata sui tratti all'aperto del tracciato trascurando del tutto l'analisi di quelle derivanti dalle attività di utilizzo delle terre e rocce da scavo nelle ex-cave.

Al riguardo si rimanda alle considerazioni sugli impatti già espresse più sopra.

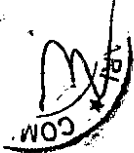
Si omettono di indicare le interferenze sulle speci faunistiche frequentatrici del sistema agricolo nella fase di esercizio derivanti dalla discontinuità morfologica della nuova struttura.

Pagine 246 e 247, per la tratta Ronchi Trieste si afferma di fatto che per alcuni recettori non sarà possibile il puntuale rispetto delle normative relative ai limiti di immissione rumorosa specialmente nel periodo notturno, nemmeno dopo le opere di mitigazione.

Senza la predisposizione di ulteriori misure di mitigazione o compensazioni alternative, con l'approvazione del progetto si avallerebbe la violazione di legge. Si ricorda che la normativa sul rumore è stata emanata anche ai fini della tutela della salute delle persone e che studi dell'Organizzazione Mondiale della Sanità dimostrano che l'esposizione a livelli sonori inaccettabili può essere causa di danni fisiologici.

Pagina 249, si rimanda alle considerazioni già esposte circa la carenza generale di valutazione degli impatti, anche acustici, derivanti dalla realizzazione degli interventi di riutilizzo delle terre e delle rocce da scavo nei siti di ex-cava lontani dalle aree di cantiere della nuova linea e quelle relative ad una mancata valutazione del cumulo, sia con altri progetti, sia





Comune di Ronchi dei Legionari

Medaglia d'argento al valor militare

Provincia di Gorizia

P.zza Unità d'Italia 1- 34077- Ronchi dei Legionari

C.F./P.I. 000123470312

affari_generali@com-ronchi-dei-legionari.regione.fvg.it

www.comuneronchi.it

Servizio Affari Giuridici

Ufficio Problematiche Ambientali

derivante da più fasi della stessa opera (es. lavorazioni di cantiere + transito dei veicoli da e per i cantieri + sorvolo aerei etc.)

Pagina 257, manca l'indicazione di una stima di durata di tali fasi lavorative impattanti.

Pagina 258, si afferma che il traffico ferroviario sarà ridotto, 24 convogli al giorno, senza però specificare se la previsione si riferisce a transiti merci o passeggeri. Derivando questo dato dallo studio trasportistico effettuato si ribadisce la richiesta di conoscere se esistano studi recenti che confermino le analisi, le stime e le previsioni riportate aggiornate anche alla luce delle conseguenze che la grave crisi economica in corso oramai dal 2008 sta avendo sul commercio e sul traffico di merci sia nazionale che internazionale.

Pagina 262, si scrive che l'analisi delle interferenze è stata effettuata da verifica interdisciplinare, ma non è stato fornito l'elenco dei professionisti che ne ha curato la stesura. Si veda a proposito l'osservazione di carattere generale al punto 3).

Pagina 266, anche se viene previsto un ridotto utilizzo di fertilizzanti, concimi ed antiparassitari è importante effettuare una valutazione degli impatti sulle acque superficiali e sotterranee derivanti dal loro utilizzo. Non viene inoltre indicato se nell'ambito dell'intervento si prevedano l'utilizzo di concimi non chimici o l'eventuale utilizzazione agronomica di effluenti di allevamento.

Pagina 275, viene indicata l'intenzione di approfondire lo studio sulla necessità di provvedere a realizzare opere di mitigazione e smorzamento delle vibrazioni alle fasi progettuali successive. Si richiede di essere coinvolti qualora le stesse dovessero interessare anche il territorio comunale di Ronchi dei Legionari.

Pagina 276, non si specificano le modalità di gestione e gli impianti di eventuale destino dei rifiuti derivanti dalla pulizia dei tombini e dei fossi recettori.

Pagina 277, si rimanda alle considerazioni già esposte circa la manca di indicazioni su modalità di trattamento e depurazione degli scarichi e sulle indicazioni del recapito finale individuato a pagina 78.

Pagina 279, non vengono citate le norme di settore che dovranno venire rispettate, si richiama a tal proposito il Dlgs 75/2010 in materia di fertilizzanti e quelle relative all'utilizzazione agronomica degli effluenti di allevamento previste dall'art. 112 del Dlgs 152/2006 e s.m.i.

Pagina 279, le misure di mitigazione dell'inquinamento atmosferico derivante dalle polveri prodotte in fase di cantiere vengono solo abbozzate. E' necessario pertanto ricordare che la scelta futura di dettaglio sia comunque effettuata nel rispetto delle misure previste dall'Allegato V alla parte Quinta del Dlgs 152/2006 e s.m.i.

Quanto all'indicazione dei cosiddetti inerti, valgono le considerazioni e le richieste di chiarimento già espresse per quanto riportato a pagina 79.



A long, thin, slightly curved line drawn across the page, possibly representing a signature or a decorative element.





Comune di Ronchi dei Legionari

Medaglia d'argento al valor militare

Provincia di Gorizia

P.zza Unità d'Italia 1- 34077- Ronchi dei Legionari

C.F./P.I. 000123470312

affari_generali@com-ronchi-dei-legionari.regione.fvg.it

www.comuneronchi.it

Servizio Affari Giuridici

Ufficio Problematiche Ambientali

Pagina 282, si ritiene utile specificare che dovranno comunque essere **utilizzate attrezzature che rispettano le normative specifiche sui limiti di emissione sonora** delle macchine destinate all'utilizzo all'aperto.

Pagina 283, si ritiene che **ai fini della valutazione dell'impatto acustico e della selezione delle tecniche e delle misure di mitigazione lo studio di impatto acustico debba essere redatto** in conformità almeno con le specifiche tecniche previste dal documento "Criteri per la redazione della documentazione di impatto acustico e clima acustico, ai sensi dell'art. 18 comma 1 lettera c) della legge regionale 18 giugno 2007 n. 16" approvato con DPGR n. 2870 del 17/12/2009.

Si ricordano inoltre gli obblighi di legge derivanti dal necessario rilascio dell'autorizzazione alle attività temporaneamente rumorose anche in deroga previsti dall'art. 6 c.1 lettera h) della L. 447/1995.

Pagina 285, in attuazione alla direttiva 2003/04/UE recepita con Dlgs 195/2005, si ritiene opportuno prevedere fin d'ora la **messa a disposizione del pubblico tramite apposita pagina web** da realizzare a cura e spese del proponente.

Pagina 286, va specificato che i riferimenti tecnici e normativi previsti per l'attività di monitoraggio sono quelli contenuti del Dlgs 155/2010.

Pagina 287, **si afferma che nella tratta Ronchi dei Legionari – Trieste non sono presenti corpi idrici superficiali, dimenticando la presenza del sistema dei laghi carsici di Doberdò, Mucille e Pietrarossa.** Non vengono specificate le modalità di esecuzione delle fasi di monitoraggio dell'ambiente idrico. Si ritiene necessario precisare che lo stesso dovrà essere effettuato nel rispetto delle norme e delle modalità previste dal Dlgs 219/2010 attuazione delle Direttive 2008/105/UE e 2009/90/UE.

Pagina 288, si ritiene che la fase di **monitoraggio sul suolo, anche nella fase ante operam (AO) debba essere coordinata e integrata con le risultanze delle indagini ambientali necessarie ai sensi dei riutilizzi** previsti ai sensi degli artt. 185 e 186 del Dlgs 152/2006 e s.m.i. e/o dei risultati delle eventuali analisi di caratterizzazione delle terre e delle rocce da scavo gestite quali rifiuto.

Pagina 289, rimandando alle considerazioni di carattere generale sugli **effetti paesaggistici** esposte nel presente documento si ritiene **opportuna la predisposizione di documentazione conforme al Dlgs 42/2004** ed eventualmente una elaborazione digitale 3D, ai fini del confronto della situazione AO, CO e PO.

Pagina 291, si ritiene **indispensabile integrare le indagini strumentali con delle indagine puntuali sugli eventuali micro danni** che si dovessero verificare nel tempo sui recettori sensibili individuati. Non viene indicato se le valutazioni degli effetti delle vibrazioni sono state effettuate considerando anche il contesto sismico locale. Si rimanda inoltre alle considerazioni già espresse sul cumulo derivante dall'attuazione di altri progetti e dalla sovrapposizione di più fasi della stessa opera.





Comune di Ronchi dei Legionari

Medaglia d'argento al valor militare

Provincia di Gorizia

P.zza Unità d'Italia 1- 34077- Ronchi dei Legionari

C.F./P.I. 000123470312

affari_generali@com-ronchi-dei-legionari.regione.fvg.it

www.comuneronchi.it

Servizio Affari Giuridici

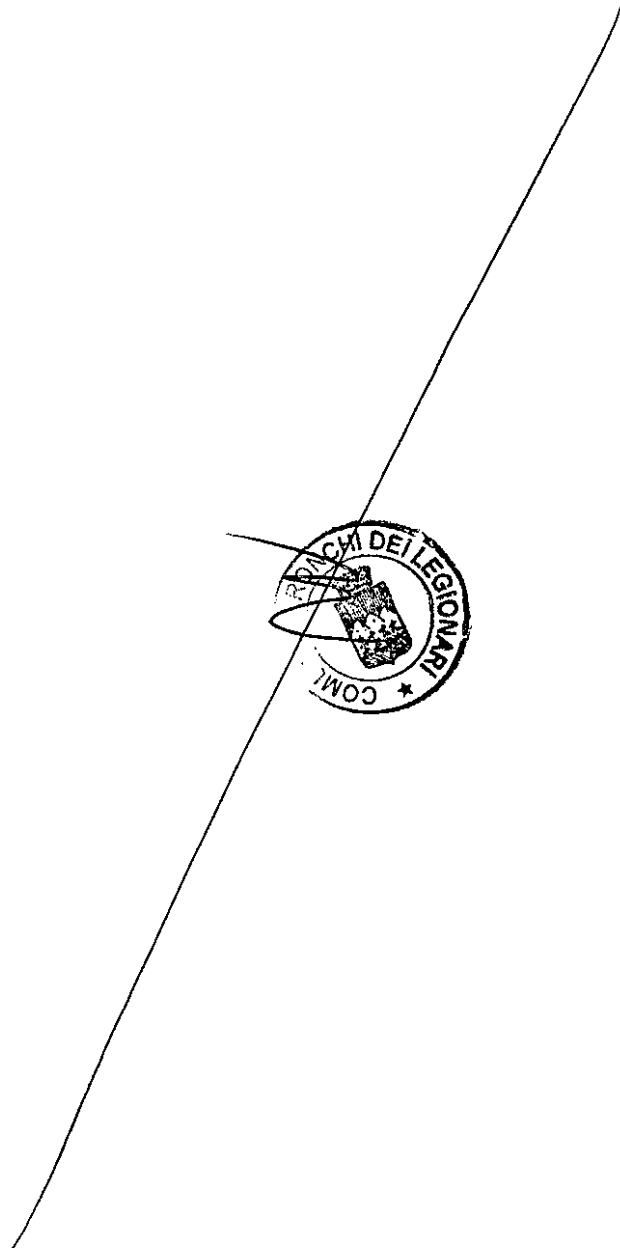
Ufficio Problematiche Ambientali

Pagina 292, Si ritiene che **l'indicazione dei punti di monitoraggio sia troppo generica ed insufficiente** in considerazione delle opere da realizzare.

CONCLUSIONI

Per le considerazioni su esposte non si ritiene che il documento conoscitivo unitario presentato da Italferr S.p.a dia riscontro alle osservazioni, richieste di chiarimenti ed integrazioni già espresse con parere tecnico predisposto dall'Ufficio problematiche ambientali e fatte proprie dal Consiglio Comunale con D.C. 6 del 10 marzo 2011 né a quanto segnalato nell'elaborato redatto dal Servizio Urbanistica e Pianificazione del Territorio ai fini della segnalazione delle interferenze non rilevate ai sensi dell'art. 170 comma 2 del D. Lgs. n. 163/2006 dd. 12.04.2006 ed approvato con D.G. n. 51 del 16 febbraio 2011.

X Il Responsabile dell'Ufficio Problematiche
Ambientali
Il Segretario Generale
Dott. Giuseppe Manto





COMUNE DI RONCHI DEI LEGIONARI

Progetto preliminare denominato
“Nuova Linea AV/AC Venezia - Trieste”

committente

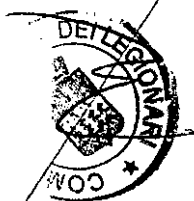
RFI, Rete Ferroviaria Italiana, Gruppo Ferrovie dello Stato

progettazione:

ITALFERR, Gruppo Ferrovie dello Stato

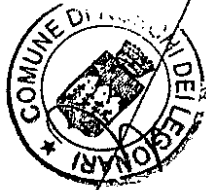
**Procedura di Via ai sensi del D.Lgs. 163/2006 per
una struttura strategica di interesse nazionale**

OSSERVAZIONI



24
3
8

COMUNE DI



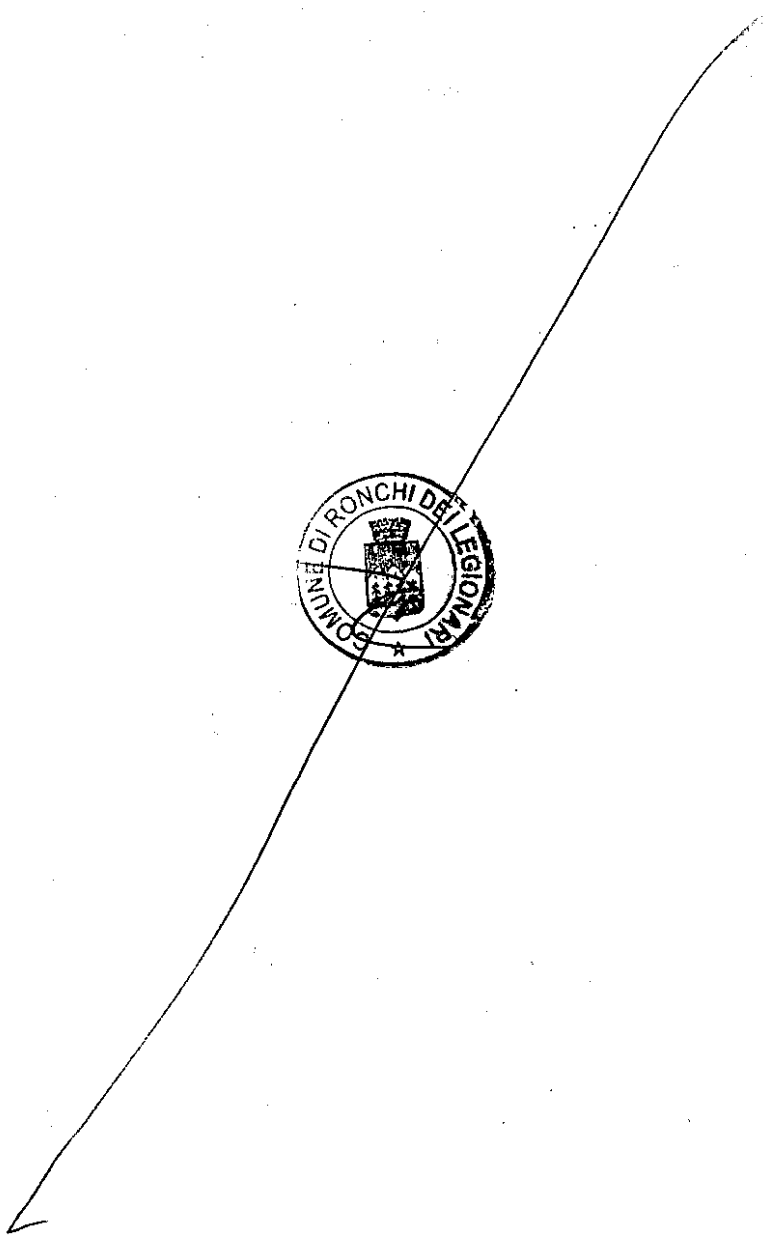
AMDELA





SOMMARIO

[Redacted]	4
[Redacted]	5
[Redacted]	7
[Redacted]	7
[Redacted]	7
[Redacted]	7
[Redacted]	7
[Redacted]	7
[Redacted]	8
[Redacted]	8
[Redacted]	8
[Redacted]	9
[Redacted]	9
[Redacted]	9
[Redacted]	9
[Redacted]	11
[Redacted]	11
[Redacted]	11
[Redacted]	11
[Redacted]	11
[Redacted]	12
[Redacted]	12
[Redacted]	12
[Redacted]	13
[Redacted]	13
[Redacted]	13
[Redacted]	14
[Redacted]	15
[Redacted]	15
[Redacted]	15





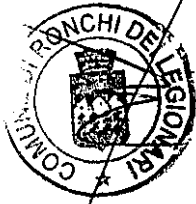
1. premessa

Nella redazione del presente documento si riprendono e fanno proprie le osservazioni formulate a diverso titolo da soggetti interessati (associazioni ambientaliste e cittadini privati) nonché alcune considerazioni specifiche di questo Ente.

Ai fini redazionali si evidenzia che:

- a) il riferimento ai capitoli dei documenti progettuali è in carattere normale (es. § 10);
- b) la citazione di documenti progettuali è accompagnata o dal titolo e dal numero del capitolo oppure è accompagnato dal rimando al solo numero di pagina;
- c) il rimando ai capitoli/note/tabelle di queste osservazioni è in carattere grassetto (p.e. § 10).
- d) le abbreviazioni utilizzate sono le seguenti:
 - · QRPr.co per Quadro di Riferimento Programmatico
 - · QRPr.le per Quadro di Riferimento Progettuale
 - · QRA per Quadro di Riferimento Ambientale
 - · SNT per Sintesi Non Tecnica
 - Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"

Va tuttavia rilevato che la qualità dei documenti forniti dal Proponente, ossia un formato di *files* in <.pdf> non interrogabili a video, non consente di effettuare ricerche per parole chiavi o argomenti, per effettuare estrazioni di testo e citazioni.



2. aspetti procedurali: il "project splitting" effettuato da Italferr

Italferr, per conto del committente RFI ha predisposto e fatto pubblicare annunci relativamente a quattro tronconi del progetto, procedendo in forma differenziata al deposito dei relativi elaborati presso le Regioni Friuli Venezia Giulia e Veneto (oltre che presso le sedi dei Ministeri dell'Ambiente e dei Beni Culturali).

Pertanto, la suddivisione in quattro tronconi della linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste ha comportato che per ciascuna delle quattro tratte ferroviarie sopra indicate, sia stata avviata una distinta ed autonoma procedura VIA.

Diversamente la valutazione degli effetti ambientali della linea suddetta (inclusa la valutazione delle possibili alternative) avrebbe dovuto essere unitaria.

Assistiamo pertanto a un *project splitting*, ripetutamente censurato dalla DG Ambiente della Commissione Europea e vietato anche dalla Circolare del Ministro dell'ambiente n. 15208 del 07.10.1996, riguardante le "Procedure di valutazione di impatto ambientale".

Va altresì rilevato che **la documentazione depositata per la consultazione è risultata carente di alcuni elementi importanti e prescritti dalla normativa italiana, quali l'analisi costi-benefici**, imposta dalla normativa vigente sulla VIA per tutte le opere pubbliche [DPCM 27.12.1988, art. 4, c. 3.] **ed il piano economico-finanziario** previsto dall'art. 4, c. 134 della Legge Finanziaria 2004 (L. n. 350/2003).

Si prende altresì atto di quanto osservato ulteriormente dal WWF Italia ONLUS che nelle sue osservazioni evidenzia come:

"l'imponente documentazione depositata da RFI-Italferr (p.e. 683 elaborati per la Ronchi dei Legionari-Trieste, 446 per la Portogruaro-Ronchi, ecc.) è stata messa a disposizione del pubblico unicamente presso un ufficio della Regione Friuli Venezia Giulia (sito a Trieste) e uno della Regione Veneto (sito a Venezia), limitatamente alle tratte riguardanti specificamente ciascuna Regione. Evidente la difficoltà, per i cittadini residenti in località diverse dalle città citate, nell'accedere a detta documentazione.

Nulla è stato reso disponibile sul sito Internet del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (come invece avviene normalmente per altri progetti sottoposti a VIA). Fino a tutta la prima decade di febbraio ca., addirittura, nella sezione dedicata alla VIA del sito Internet di detto Ministero appariva la scritta "nessun progetto sottoposto a VIA in fase di osservazione da parte del pubblico" benché, come detto, Italferr-RFI avesse consegnato alle Regioni progetti e studi per tre tratte già il 22 dicembre. Attualmente (21.02.2011), ormai scaduto il termine previsto dal D.lgs. 163/2006 per la presentazione delle osservazioni da parte del pubblico, nel sito suddetto vengono solo evidenziate le procedure VIA in questione, ma come detto senza che sia stata resa disponibile la documentazione relativa.

Risulta evidente che, in tal modo, sia stato vanificato, di fatto, il diritto dei cittadini ad un'adeguata conoscenza ed informazione sui contenuti dei progetti e sugli impatti conseguenti, così come richiesto dalle Direttive 85/337/CEE e 2003/35/CE.

Si aggiunga che, richiamandosi ulteriormente allo spirito della Direttiva 2003/35/CE, si desidera altresì sottolineare l'anomala e quanto mai spiacevole constatazione circa le numerose relazioni costituenti i 4 progetti presentati, le quali ammontano a migliaia e migliaia di pagine tutte assolutamente dirimenti in materia di valutazione ambientale, che dal Proponente sono state rese





disponibili fornendo dei files in formato <.pdf> costituiti dalla scansione dei documenti e non generati da files di testo.

Questa situazione rende impossibile interrogare i files a video attraverso ricerche di parole, di testi o di capitoli, permettendo a video solo lo scorrimento delle pagine. L'ingentissimo lavoro di lettura e scrittura di osservazioni è reso perciò ancora più gravoso da questo "artificio", frutto di una scorretta volontà contraria alla leale collaborazione, che costringe nei fatti alla stampa dei documenti, con gli ingenti costi e spreco di carta che ne derivano.

Potrebbe pertanto palesarsi il mancato rispetto dei disposti delle normative comunitarie e nazionali, le quali spingono verso la diffusione delle informazioni ambientali per mezzo della loro pubblicazione su Internet di documenti i cui supporti informatici, se ne deduce, devono rispondere completamente ai requisiti delle nuove tecnologie e non debbono essere semplicemente il surrogato di una fotocopiatura.

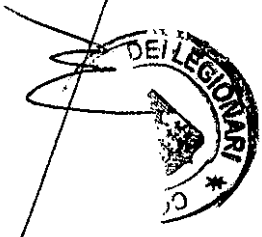
Per mancanza di coerenti strumenti di supporto, sono perciò inficiate le "tempestive ed effettive opportunità di partecipazione del pubblico nelle procedura decisionale in materia ambientale", che devono essere offerte, così come richiesto dalla Direttiva 2003/35/CE, art. 3, c. 4."

Questo stato delle cose ha fatto sì che l'Associazione ambientalista WWF Italia ONLUS abbia segnalato un tanto agli organi ministeriali competenti e alle Regioni interessate, chiedendo:

- l'unificazione dei progetti e degli studi di impatto ambientale delle quattro tratte sopra citate;
- l'integrazione degli elaborati con l'analisi costi-benefici;
- il piano economico-finanziario;
- l'avvio di una nuova procedura VIA sul progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale, una volta che gli stessi siano stati riuniti ed integrati;
- l'inserimento nei siti Internet degli Enti competenti di tutta la documentazione relativa al progetto ed allo studio di impatto ambientale.

Ma soprattutto ha comportato che la stessa WWF segnalasse alla Commissione Europea una richiesta di apertura di procedura di infrazione tesa a un immediato ripristino del procedimento normativo procedurale corretto, ovvero per avviare una procedura di infrazione contro lo Stato italiano.

Risulta pertanto evidente che queste mancanze di tipo procedurale rischiano di vanificare ab origine l'intera procedura di SIA, e si chiede pertanto di porre rimedio a un tanto.





3.1 SIA tratta Ronchi dei Legionari Trieste (Commessa L344)

3.1.1 Quadro di Riferimento Programmatico (QRPr-co)

3.1.1.1 carenze di ordine generale

La premessa del QRPr-co dello SIA relativo alla tratta AV/AC Ronchi dei Legionari-Trieste, nel ricostruire (cfr. § 1.1, pag. 6) le vicissitudini del precedente progetto per la linea AV/AC Ronchi sud-Trieste, presentato per la procedura VIA nel maggio 2003, menziona il parere negativo sulla compatibilità ambientale dell'opera, emesso il 01.03.2005 dalla Commissione speciale VIA del Ministero dell'Ambiente, senza peraltro indicare le motivazioni di tale parere.

Ugualmente si omette di citare sia il parere negativo espresso il 18.04.2005 a firma del Ministro dei Beni Culturali (di data 18.04.2005), sia il successivo ritiro del progetto da parte della Giunta regionale del Friuli Venezia Giulia.

Si ricorda a tal fine che:

a) la Commissione speciale VIA dichiarò infatti tra l'altro che: *"(...) la realizzazione di gallerie profonde nelle formazioni carsiche pone l'attenzione sulla tutela delle risorse idriche sotterranee ed inoltre non fornisce garanzie, sia sulla fattibilità effettiva dell'operazione, sia sui rischi anche in fase di esercizio, che sulla indeterminazione dell'onere economico."* Considerazioni che, possono essere riproposte anche al progetto in questione;

b) il parere negativo espresso dal Ministero dei Beni Culturali 18.04.2005, dichiarò tra l'altro che *"(...) la complessità dell'opera, dovuta all'attraversamento di un ambiente particolarmente delicato e complesso dal punto di vista idrogeologico, così eccezionale dal punto di vista geomorfologico e non adeguatamente conosciuto sia nelle sue caratteristiche strutturali che in quelle idrodinamiche della circolazione idrica sotterranea - tanto da dover rinviare alla realizzazione del "cunicolo esplorativo" e a successive ulteriori indagini geognostiche il superamento dell'imprevedibilità e indeterminatezza dei dati raccolti in questa fase - richieda un maggior grado di definizione progettuale e di approfondimento conoscitivo degli impatti"*. Anche in questo caso tali considerazioni possono essere riproposte alla luce dell'insufficiente base conoscitiva sulla quale si è fondata la progettazione di Italferr-RFI;

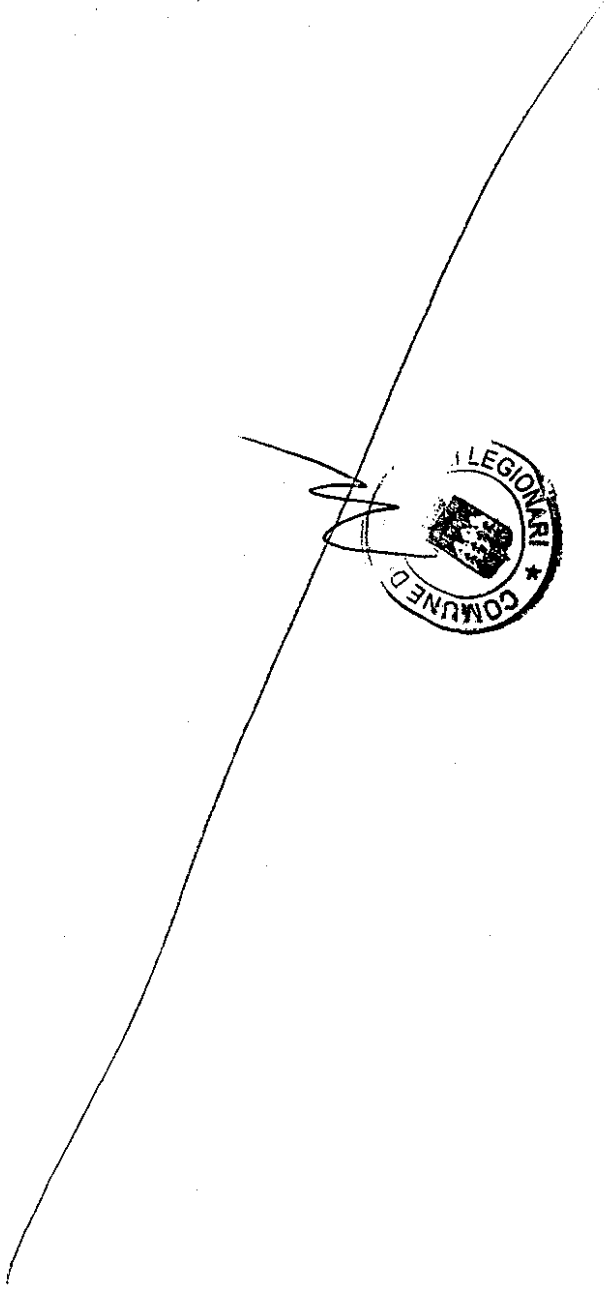
c) la premessa di detto Quadro riferimento (cfr. § 1.2, pag. 6) al DPCM 27.12.1988, *"Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6, L. 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del DPCM 10 agosto 1988, n. 377"*. Tale DPCM prevede all'art. 4, c. 3, l'obbligo di accompagnare gli studi di impatto ambientale relativi ad opere pubbliche con un'analisi costi-benefici. Analisi di cui però, come già evidenziato (si veda **Procedura non conforme alle normative: il "Project splitting" effettuato da Italferr**), non c'è traccia alcuno dei SIA relativi ai quattro tronconi in cui è stato suddiviso il progetto della linea Venezia-Trieste.

3.1.2 la "Legge obiettivo" e gli altri documenti di programmazione nazionali

Sul piano della documentazione di programmazione nazionale si evidenzia quanto segue:

RONCHIDEL LEGI

COMUNIDAD LEGIONARI



a) sussiste una carenza "programmatoria" di gran parte dei documenti citati (cfr. § 4.2, pagg. 30-33 del QRPr.co) nel paragrafo relativo alla programmazione nazionale; trattasi infatti, per lo più, di meri elenchi di opere (è il caso del Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche, originato dalla L. 443/2001, c.d. "Legge Obiettivo"), non supportati da analisi "costi-benefici", valutazione strategica o descrizione relativa agli obiettivi che il Programma citato intenderebbe perseguire. Risulterebbe altresì omessa la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), secondo quanto previsto dalla Direttiva 2001/42/CE;

b) il Quadro Strategico Nazionale [QSN] 2007-2013, pure citato a fondamento "programmatico" del progetto infrastrutturale in questione, non risulterebbe supportato da VAS, e un tanto varrebbe anche per il Programma Operativo Regionale 2007-2013 del Friuli Venezia Giulia, che dal QSN discende direttamente;

c) gli interventi di quadruplicamento AC della tratta Ronchi dei Legionari-Trieste e della Mestre-Aeroporto M. Polo erano previsti nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica approvato con DPR 14.03.2001, con specifica previsione di completare il quadruplicamento della Venezia oltre il periodo di validità temporale del Piano. Non risulta chiaro se nel frattempo il PGTL 2001 sia scaduto, o se via sia la volontà di predisporre un nuovo Piano che gli succeda, creando nei fatti un annullamento programmatico dei progetti in questione;

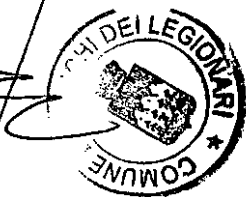
d) in base al Piano delle Priorità contenuto nel Contratto di Programma 2007 - 2011 tra Ministero dei Trasporti e della Navigazione e FS SpA, l'intervento di cui i progetti in esame rientra tra "le opere non prioritarie da realizzare" (cfr. § 4.2.4, pag. 39 del QRPr.co). Ciò in base ai criteri individuati da RFI per la scelta delle priorità di intervento (cfr. §. 4.2.4.2. e § 4.2.4.3, pagg. 39 e 40 del QRPr.co).

3.1.3. il "Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità, delle merci e della logistica"

A fondamento programmatico (cfr. § 4.3.2, pagg. 42 del QRPr.co) viene posto, altresì, il "Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità, delle merci e della logistica". Va rilevato che tale strumento è ancora in attesa di approvazione, ed anzi risulta avviata solo da pochi giorni (e comunque dopo il deposito dei progetti relativi alla linea AV/AC Venezia-Trieste) la relativa procedura VAS. Logicità vorrebbe che i piani ed i programmi debbano precedere la stesura dei progetti (di cui costituiscono il presupposto e la giustificazione) e non seguirla.

3.1.4 la pianificazione territoriale regionale

Altro fondamento programmatico è rappresentato dal *Piano Territoriale Regionale* adottato nell'ottobre 2007 (cfr. QR.Pr.co § 5.2.1, pagg. 53 e segg.). Tuttavia l'adozione dello stesso è stata revocata con la DGR n. 181 del 04.02.2010, la quale ha anche approvato le linee guida per la formazione del Piano di Governo del Territorio (della cui stesura non si hanno notizie).



M
WVWOS

3.2. Quadro di Riferimento Progettuale (QRPr.le)

3.2.1 le criticità ambientali: confronto tra il progetto del 2003 e quello del 2010

Il confronto delle criticità ambientali, tra il progetto del 2003 e quello del 2010 (cfr. QRPr.le, § 3.4.1 e § 3.4.3, pagg. 44-45) evidenzia come vi siano in realtà differenze non sostanziali tra i due. Infatti, se risultano da un lato azzerati, nel 2010 rispetto al 2003, i km di tracciato collocati in territorio carsico pochi metri al di sopra della linea di falda se non a contatto della stessa, dall'altro lato rimangono invariati i km di tracciato (7,5 in entrambi i casi), che nella piana alluvionale dell'Isonzo si collocano pochi metri sopra il livello di falda.

D'altro canto, la situazione delle criticità dal punto di vista geologico (si veda tabella nel § 3.4.2, pag. 45 del QRPr.le) evidenzia come a fronte di una diminuzione complessiva dell'estensione del tracciato collocato in terreni a maggiore criticità geologica, ci sia un significativo incremento dell'estensione del tracciato in terreni molto carsificabili e carsificati, nei quali è elevatissima la probabilità di "sorprese geologiche" (quali cavità anche di grandi dimensioni con le conseguenti problematiche relative alla tutela del patrimonio naturalistico ipogeo e le correlate difficoltà tecniche ed economiche per la prosecuzione dei lavori).

Per quanto concerne invece le criticità relative alle interferenze del tracciato con gli ecosistemi tutelati, la situazione evidenziata (cfr. tabella nel § 3.4.3, pag. 45 del QRPr.le) evidenzia una differenza decisamente poco significativa, tenuto conto che per una precisa valutazione degli impatti sugli ecosistemi (e sulle specie prioritarie) va ovviamente tenuto conto della maggiore o minore fragilità e sensibilità di questi, più che dell'estensione complessiva dei tracciati interferenti.

In ogni caso l'esaminare il progetto del 2003 quale alternativa, allorché lo stesso è stato ritirato in conseguenza del citato parere negativo espresso dal Ministero dei Beni Culturali, potrebbe rappresentare una contraddizione in termini, posto che un progetto ritirato è per sua natura un non progetto.

3.2.2 la conseguente mancata analisi di alternative

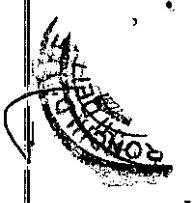
Escludendo il progetto del 2003, il QRPr. considera soltanto l' "alternativa 0" (cfr. § 3.5, pag.46), omettendo qualsiasi altra ipotesi, e riducendo fortemente la sostenibilità del SIA.

3.2.3 i materiali di scavo ed la loro destinazione

Il § 5.4 del QRPr.le (cfr. pagg. 150-152) valuta in oltre 6.800.000 mc (quantità in banco) il volume dei materiali di cui si prevede lo scavo per l'esecuzione del progetto, omettendo però di precisare che tale quantità corrisponde a circa 8.900.000 mc di materiale sciolto, cui corrisponde un numero adeguato di mezzi di trasporto.

Tra i "siti di conferimento dei materiali di risulta" (cfr. § 5.4.6, pag. 155 del QRPr.le) vengono elencate, tra le altre, alcune cave attive, come la "Monte Sei Busi" allocata a confine sui Comuni di Fogliano Redipuglia e di Ronchi dei Legionari. Non risulta alla scrivente Comune, che la limitrofa municipalità di Fogliano Redipuglia sia stata coinvolta nella procedura.

Si evidenziano, poi, alcune considerazioni sul sito comunale prescelto, come riportate nell'allegato sub A), quale parte integrante e sostanziale del presente



[Handwritten signature]



parere, e predisposto dall'Ing. Eugenio Castelli, consulente incaricato dai due Comuni per il controllo sulla gestione della Cava.

Va peraltro aggiunto come la Cava "Monte Sei Busi" risulti in parte già rinaturalizzata, mentre nella restante parte vi è un'attività di frantumazione di materiali. Dallo "Stralcio planimetrico e sezione tipologica - Interventi di ricomposizione della cava Monte Sei Busi" è difficile comprendere se il ripristino comprenda anche le aree già naturalizzate o impegnate per attività.

Inoltre non viene affrontato il problema della compatibilità tra la natura materiali di risulta e le caratteristiche geologiche ed ambientali dei siti di conferimento.

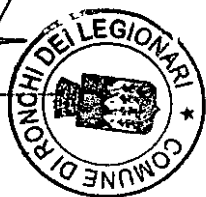
Si ribadisce come l'autorizzazione per l'esercizio dell'attività di cava viene rilasciata dalla Regione Friuli Venezia Giulia, sulla base delle competenze in materia costituzionalmente attribuite. La RFVG infatti ha autorizzato l'esercizio di tale attività sulla base di un progetto di recupero ambientale in avanzato stato di attuazione. Si richiede pertanto di effettuare un preventivo studio di fattibilità sul possibile approvvigionamento e conferimento di materiali da scavo all'interno del sito. A tal fine si consideri il Decreto dell'Assessore Regionale all'Ambiente nr. AMB/151-GO/CAV/8 dd. 06.02.1996 con il quale si autorizza la coltivazione della cava di calcare denominata "Monte Sei Busi" per un periodo di venti anni suddiviso in quattro fasi quinquennali. La terza fase, attualmente in esercizio, è stata autorizzata con Decreto del Direttore centrale ambiente e lavori pubblici n. ALP.1-2842-GO/CAV/8 dd.07.12.2007 nel quale sono riportate alcune precisazioni esecutive.

In caso fosse verificata positivamente l'ipotesi di cui sopra, si ritiene necessario inoltre:

- Individuare come assi principali di attraversamento e movimentazione materiali di scavo l'autostrada A/4 e la S.S. 677 Casello Redipuglia - SS.14;
- Residualmente individuare i percorsi di attraversamento ed il numero approssimativo dei mezzi movimento terra in transito sul territorio comunale. Su tali tratti stradali dovrà essere predisposta idonea segnaletica, un programma di pulizia e manutenzione ordinaria e straordinaria del manto stradale durante i lavori nonché il ripristino finale a lavori eseguiti. Il piano dei trasporti dovrà essere realizzato con finalità tese a limitare l'immissione in atmosfera delle polveri di carico e del CO₂. Si indica per l'abbassamento del CO₂ di prevedere nel progetto di cantierizzazione l'uso di veicoli alimentati a biogas liquefatto (biocarburante a base di rifiuti organici in grado di abbassare dell'80% l'emissione di CO) o altri sistemi in grado di mitigare l'impatto da CO₂. Resta fermo il rispetto delle normative in materia di trattamento delle terre e rocce da scavo indicate dal D.Lgs. 152/2006.

Gli adempimenti di cui sopra dovrebbero essere concordati con il Comune tramite specifico atto convenzionale.

RONCHI DEI LEGIONARI



3.3[Quadro di Riferimento Ambientale](QRA)

3.3.1 il carsismo

Il problema del carsismo non riguarda direttamente il territorio comunale, posto che i tracciati in galleria non ricadono in Comune di Ronchi dei Legionari. Tuttavia si richiedono la giusta attenzione e l'approfondimento necessario sull'argomento, proprio alla luce delle esperienze recenti, quali quella della c.d. Grotta "Impossibile" rinvenuta in zona di terreni definiti "poco carsificabili" in cui furono scavate le due canne della galleria della Grande Viabilità Triestina.

3.3.2 impatti sul paesaggio e "mitigazioni"

Il QRA (cfr. § 7.3.2, pagg. 265-267) descrive gli interventi di mitigazione previsti, consistenti in siepi arbustive o filari arborei da un lato, in barriere antirumore dall'altro, queste ultime di colori diversi a seconda del tipo di territorio attraversato (varie tonalità di azzurro per quelle in ambito periurbano/agricolo, di giallo per quelle in ambito urbanizzato, di verde per quelle in ambito carsico).

L'impatto paesaggistico di tali barriere appare obiettivamente assai rilevante. Esse risulteranno infatti di altezze comprese tra i 3,95 ed i 7,38 metri dal ferro (altezze quindi da sommare a quelle del rilevato).

Lungo il Binario dispari della VE-TS nella tratta Ronchi-Trieste, ad esempio, sono previsti due tratti in cui la barriera di 7,38 m. si estende per 1.480 o addirittura 1.928 metri lineari. In un paesaggio dai lineamenti orizzontali tali barriere sarebbero perciò fortemente impattanti.

Va altresì evidenziato che le se opere di mitigazione così immaginate, in abbinamento con le sostituzioni di serramenti presso abitazioni private, possono risolvere il problema in periodi invernali, lasciano sicuramente aperto il problema nei periodi estivi, almeno di non immaginare che le famiglie vivano in ambienti costantemente chiusi.

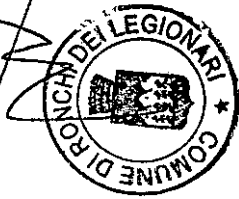
Generica è la previsione (cfr. § 7.3.3.6, pag. 278 del QRA) secondo cui "la fase di costruzione del nuovo tracciato prevederà interventi di ripristino ambientale con l'impiego di specie sia arboree sia arbustive autoctone (...)", senza che neppure sia accennato a quali specie ci si riferisca.

3.3.3 impatto sul traffico ed emissioni inquinanti nell'atmosfera

Il SIA omette completamente di stimare l'impatto - in fase di cantiere - dei mezzi d'opera e di trasporto sul traffico, nonché le relative emissioni inquinanti.

Lo SIA si limita infatti (cfr. § 11.3, pagg. 330 - 33) a stimare il contributo alle emissioni di polveri dovuto alla movimentazione dei materiali nei cantieri (impianti di betonaggio, carico e scarico cumuli di terra, sollevamento di polvere dal traffico veicolare su superfici non pavimentate e pavimentate), ma non quello dovuto alle emissioni dai motori di macchine operatrici e mezzi di trasporto!

Neppure è stato valutato l'impatto dei mezzi di trasporto (camion), di cui si prevede l'utilizzo in via esclusiva per la movimentazione dei materiali da scavare e di quelli da costruzione, sul traffico che grava sulla rete viaria. Trattandosi di quantità estremamente elevate di mezzi, è prevedibile che tale impatto sia assai rilevante, specie laddove sarà interessata la viabilità comunale e provinciale di ridotta sezione.





Considerando ad esempio i quantitativi stimati (si veda precedente § 1.3.3) di materiale da estrarre per lo scavo delle gallerie, ipotizzando una portata media di 20 mc per ciascun camion, si calcola un transito A/R di mezzi pesanti molto elevato come indicato nell'allegato a). L'impatto di questo numero enorme di spostamenti sul livello di servizio della viabilità locale non è avvenuta a livello di SIA.

Come non sono stati stimati i volumi di traffico per il trasporto dei materiali da costruzione e dei macchinari e quelli per gli spostamenti del personale addetto ai cantieri.

In assenza di tali valutazioni risulta altresì omessa ogni menzione in ordine agli interventi di mitigazione di tali impatti ovvero alla valutazione di alternative (ad es. nastri trasportatori) all'utilizzo, previsto in via esclusiva, dei mezzi motorizzati per il trasporto dei materiali.

3.3.4. Impatto acustico

Il dimensionamento delle opere di mitigazione acustica (si veda QRA, pag. 83 e ss.) è avvenuto sulla sola base del modello di esercizio, predisposto con riferimento alla 2° fase funzionale; tale scelta può apparire accettabile in ordine alla definizione delle opere di mitigazione da realizzarsi nella stessa seconda fase, ma non esime dall'analizzare il quadro degli impatti (e dei corrispondenti interventi di mitigazione) atteso nelle fasi successive.

Inoltre, lo studio fa frequente ricorso ad interventi diretti sui recettori, che a norma di legge dovrebbero rappresentare un'ultima ratio a fronte dell'impossibilità di mitigare gli impatti con altri mezzi, fra i quali è possibile anche inserire una diminuzione della velocità di impostazione dei treni merci, quanto meno nelle ore notturne.

In tal senso, si ritiene necessaria un'integrazione dello studio, volta a verificare possibili modalità alternative di conseguimento delle soglie di immissione.

3.3.5 Vibrazioni

E' opportuno segnalare che l'analisi di questa categoria d'impatto è stata effettuata (si veda QRA, pag. 208) caratterizzando la sorgente vibratoria soltanto sulla base dei profili di emissione di convogli passeggeri (ETR500, ETR460, Intercity trainato da E402).

Tale scelta contrasta con il programma di esercizio della linea, che presenta una netta prevalenza di treni merci, dotati di masse e di velocità differenti, ma non per questo certamente tali da indurre una condizione più favorevole rispetto ai fenomeni vibrazionali.





4. ulteriori considerazioni di tipo urbanistico in merito al tracciato con specifico riferimento al territorio comunale

4.1 considerazioni di carattere generale

Il tracciato della nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia - Trieste tratta Ronchi - Trieste taglia di netto il territorio comunale determinando la chiusura dei passaggi a livello esistenti, ma in alternativa non prevede sufficienti opere sostitutive di collegamento sia viarie che pedonali (sottopassi e/o sovrappassi) creando di fatto una separazione sostanziale tra la parte sud e la restante parte dell'abitato di Ronchi dei Legionari dove sono collocati i servizi essenziali alla persona, dal Comune alle scuole, dalla Posta agli ambulatori medici ecc., causando grave disservizio all'equilibrio socio-economico del paese.

Si impone pertanto una puntuale verifica e adeguamento delle opere viarie finalizzate all'eliminazione dei passaggi a livello esistenti e per un miglioramento della viabilità complessiva del territorio.

Inoltre si rileva che le aree impegnate per le realizzazioni delle opere in questione nonché le relative fasce di rispetto e le occorrenti misure di salvaguardia risultando aumentate rispetto alle attuali, costituiscono elemento di vincolo aggravante per le realtà immobiliari presenti lungo il tracciato con conseguente deprezzamento delle stesse.

Va altresì rilevato come il tracciato interessi gli acquedotti del Comune di Monfalcone e di Trieste, pertanto per la realizzazione dell'opera in questione si dovranno interessare gli Enti pubblici sopramenzionati.

Ugualmente sono interessate dal progetto, a vario titolo, le zone inedificate esistenti lungo il binario, per le quali si richiede di evitarne la frammentazione e tutelarne invece l'accessibilità per il mantenimento dell'attività agricola e delle piccole economie di "filiera corta" esistenti e caratterizzanti il territorio comunale; Al fine di mantenere una sostenibile interrelazione sociale tra territorio servizi e cittadini, si richiede di prevedere negli interventi di mitigazione, la percorribilità ciclopedonale delle piste di servizio lungo il sedime ferroviario.

Andrà aggiunta nei costi dell'opera, una voce di spesa relativa agli aggiustamenti della viabilità comunale di accesso ai cantieri che facilmente dovrà essere rivista per l'usura causata dal passaggio dei mezzi pesanti.

L'opera determinerà l'abbattimento delle varie essenze arboree presenti ai lati della linea ferroviaria. In tal senso si ritiene che lungo i limiti di proprietà RFI, laddove lo spazio lo consenta, sia effettuato il reimpianto con aggiunta di idonee essenze vegetazionali al fine di creare un filtro ecologico che contribuisca ad abbattere gli impatti acustici ed ambientali dell'opera, ed in particolare nei confronti dell'impatto paesaggistico derivante dalla realizzazione delle barriere fonoassorbenti.

Andranno valutate le conseguenze e gli impatti derivanti dalla modifica e convogliamento delle acque piovane lungo la tratta ferroviaria ed all'interruzione o alla possibilità di ripristino di corridoi ecologici.

Si ricorda altresì che il tracciato ferroviario in questione interessa:

- a) **la zona di rispetto dei pozzi di emungimento dell'Acquedotto di Grado e di Monfalcone, pertanto si dovranno rispettare i vincoli previsti dal D.P.R. 25.05.1988 n.236 e D.Leg.02.02.2001 n.31;**



M



- b) *il perimetro dei beni vincolati dal punto di vista paesaggistico "Laghi presso Dobbia" così come individuato dall'art. 142 lettera "b" del D.Lgs. n. 42 dd. 22.01.2004 (ex D.Lgs 490/99 - ex Legge Galasso 08.08.1985);*
- c) *le condotte dell'acquedotto di Trieste;*
- d) *ulteriori zone di tutela archeologica e naturalistica, che andranno sicuramente tutelate e in termini visivi e in termine di mitigazioni, quali ad esempi il Parco delle Mucille, gli antichi castellieri e un po' tutta la zona carsica.*

4.2 interramento Linea Storica Trieste-Udine

Al fine di permettere lo scavalco della linea, il progetto preliminare AV/AC prevede l'interramento di un piccolo tratto dell'esistente linea ferroviaria Udine - Trieste, che dovrebbe scendere progressivamente a partire dall'attuale passaggio a livello di via Monte Cosich in direzione di Monfalcone.

Dagli elaborati progettuali sembra sia prevista la chiusura del passaggio a livello che attraversa tale linea in via Monte Cosich (SP 15), senza che siano previste opere di attraversamento sostitutive. Va preso atto che tutti i progetti di opere sostitutive ai passaggi a livello su questo tratto di linea UD-TS prodotti da RFI Spa o altri Enti nel corso degli anni, sia in relazione alle precedenti ipotesi legate all'Alta Velocità che agli accordi di programma per la chiusura dei passaggi a livello sulla linea storica Gorizia - Trieste, presentavano notevoli difficoltà tecniche che non ne consentivano l'adeguato inserimento nel tessuto urbano e viabilistico, dimostrandone l'inidoneità alla soluzione dei problemi di collegamento viario.

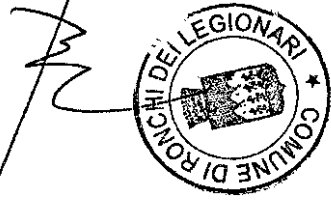
Prendiamo altresì favorevolmente atto del fatto che il progetto preliminare indichi come "da dismettere" l'attuale binario unico di collegamento tra le linee Udine - Trieste e Venezia - Trieste da cui deriva in primo luogo la possibilità di eliminare il passaggio a livello sulla SS305, il cui volume di traffico, come da rilevazioni del Piano Intercomunale del Traffico dei tre Comuni di Ronchi dei Leg., Monfalcone e Staranzano recentemente approvato, si assesta su un Traffico Giornaliero Medio (TGM) di 10.000 - 10.200 veic./giorno (sommando sia autovetture, che mezzi commerciali)

La dismissione di tale binario unico comporta in secondo luogo il venir meno dell'esigenza di mantenimento della quota di campagna nel punto in cui tale binario unico si innesta sulla linea Udine - Trieste, che potrebbe perciò essere abbassata ben prima.

Per tali ragioni si sottolinea la richiesta di interrimento della linea storica Gorizia - Trieste da bivio S.Polo fino in prossimità del viadotto autostradale, permettendo innanzitutto il mantenimento della percorribilità di via Monte Cosich (Strada Provinciale n. 15) oltre alla ricucitura della rete viaria (via della Rotonda, via Marconi, viale Serenissima/Garibaldi, via delle Mostegane) e l'abitato del Comune di Ronchi dei Legionari almeno sul lato nord-est del paese, considerato che a sud, le modifiche dettate dall'inserimento dell'AV alla linea VE-TS, verrebbero a creare un'imponente barriera.

Va perseguita la ricerca della soluzione al problema dell'isolamento del rione del Zochet e delle popolose frazioni di Vermegliano e Selz, sulle quali pesa altresì il traffico proveniente da Doberdò del Lago ed altri Comuni carsici, attraverso la strada provinciale n. 15.

Attualmente tutta la zona è servita da un unico sottopasso peraltro non transitabile dai bus e dai mezzi di emergenza, e da due passaggi a livello: rispettivamente tra



viale Serenissima e viale Garibaldi (tra Ronchi e Vermegliano) ed in via Cave di Selz a Monfalcone, essendo ormai chiuso da anni il p.l. Di via della Rotonda (tra Ronchi e Selz).

In considerazione della particolare situazione idrogeologica dell'area interessata dalle opere, si richiede di approfondire l'analisi geologica del sottosuolo ed in particolare nella zona di S.Polo maggiormente interessata da interramenti cementizi costituenti interruzioni dell'andamento litologico, tenendo in debita considerazione gli eventi alluvionali verificatisi negli ultimi anni, anche attraverso l'analisi degli studi puntuali già eseguiti in zona ed agli atti di questa amministrazione.

4.3 laghetti presso località Dobbia

Il progetto interessa marginalmente il sedime e l'area pertinenziale dei laghetti presso Dobbia, per i quali si renderà necessaria una riqualificazione adeguata oltre a previsioni mitigative nell'arco del periodo di cantierizzazione. (vedasi anche interferenza nr. 2 che di seguito si riporta:... *In considerazione delle notevoli variazioni di quota, risulta inoltre importante garantire e dimensionare sin d'ora ai fini della sicurezza, la parte della stazione a ridosso del laghetto esistente (Laghetto di Dobbia), oggetto di recente riqualificazione, e sottoposto a tutela di cui al D.Lgs. n. 42 dd. 22.01.2004 (ex D.Lgs 490/99 - ex Legge Galasso 08.08.1985).*

4.4 ulteriori osservazioni in accoglimento di quanto indicato da alcuni cittadini

In conclusione risulta doveroso integrare il presente elaborato con le osservazioni presentate da alcuni cittadini, e che si riportano in allegato, ovvero:

- osservazione presentata da Lucio ZORZIN e Bruna ZIA in data 23.02.2011 **allegato alla presente sotto la lettera b)**, per costituirne parte integrante e sostanziale;
- osservazione presentata da Barbara SUSSETIZZA - ANGELOVICH in data 22.02.2011 **allegato alla presente sotto la lettera c)**, per costituirne parte integrante e sostanziale;
- osservazione presentata da Luigi PESCE in data 23.02.2011 **allegato alla presente sotto la lettera d)**, per costituirne parte integrante e sostanziale;

ALLEGATI

- a) relazione ing. Eugenio Castelli in ordine all'impatto sulla Cava Monte Sei Busi (pagine 2)
- b) osservazione presentata da Lucio ZORZIN e Bruna ZIA in data 23.02.2011 (pagine 2)
- c) osservazione presentata da Barbara SUSSETIZZA - ANGELOVICH in data 22.02.2011 (pagine 2)
- d) osservazione presentata da Luigi PESCE in data 23.02.2011 (pagine 2)

ROTONDI
17/11/1971

[Handwritten signature]



Analisi del traffico

Il progetto preliminare individua la necessità di collocare circa 3.300.000 metri cubi di materiale in banco della tipologia "terre e rocce da scavo"; tale materiale potrà contenere anche materiale diverso dal calcare.

Si deve considerare che il volume in banco, considerato dal progettista, aumenta circa del 50% quando viene scavato e diventa tout venant; il volume necessario per lo stoccaggio definitivo, considerando una compattazione all'atto del recupero morfologico, risulta essere presumibilmente compreso tra di 5.000.000 e 4.650.000 metri cubi.

Il materiale si ipotizza venga collocato in modo permanente nelle seguenti cave "da rinaturalizzare"

DESTINATA CAVA	Coordinate	DENOMINAZIONE	COMUNE	SOCIETA'	SUPERFICIE (M ²)	Volume potenziale di stoccaggio	Stadento naturalizzazione	NOTE
CAVA SAGRADO	46° 50' 00" N 13° 45' 00" E	CAVA POS. DE	SAGRADO	-	74.000	1.120.000	---	cava dismessa
CAVA SAN GIOVANNI	46° 50' 00" N 13° 45' 00" E	CAVA SAN GIOVANNI	RUSTE	-	49.000	350.000	---	Cava dismessa
CAVA ALDORA	46° 49' 00" N 13° 45' 00" E	CAVA ALDORA	TRIESTE	CAVE PIETRE SCORRA SRL	69.100	200.000	02/10/2019	Cava attiva scopata
CAVA MONTE SEI BUSI	46° 50' 00" N 13° 45' 00" E	MONTE SEI BUSI	FRONCHI DEI FELIGNANI FOGLIANO REDIPUGLIA	GRANULAZIONE CALE REDIPUGLIA	270.000	1.500.000	7/12/2012	Cava attiva
CAVA MARIANO DEL FRIULI	46° 50' 00" N 13° 45' 00" E	TECOPRAN	MARIANO DEL FRIULI	TECOPRAN	90.000	300.000	10/07/2011	Cava attiva

Il volume potenziale stoccabile totale è pari a 5.560.000 metri cubi che risulta congruente con quanto sopra calcolato per il passaggio da banco a cumulo.

Il comune di Fogliano Redipuglia viene coinvolto in via diretta per il traffico relativo alle due realtà più consistenti: Monte Sei Busi e Sagrado.

In base a semplici valutazioni percentuali si vede che:

- la cava di Monte Sei Busi si immagina possa accogliere circa il 65% dei 3.300.000 di calcare previsti pari a 2.145.000 metri cubi in banco;
- la Ex cava di Sagrado si immagina possa accogliere circa il 20% dei 3.300.000 di calcare previsti pari a 660.000 metri cubi in banco.

Ipotizzando un carico medio trasportabile per autocarro di circa 20 metri cubi di tout venant si ricava un traffico in andata di:

- 107.250 autocarri, verso Monte Sei Busi;
- 33.000 autocarri, verso Sagrado.

Il traffico correlato è poi ovviamente da raddoppiare per tener conto del ritorno dell'autocarro vuoto.



[Handwritten signature]



AM



Il cronoprogramma pare dare indicazione che i lavori di scavo si svilupperanno su 1.370 giorni naturali consecutivi per la tratta Ronchi dei Legionari – Aurisina e su 2.439 giorni naturali consecutivi per quella Aurisina – Trieste. È presumibile che lo scavo del materiale avvenga su un periodo limitato risultando preliminare alle fasi successive; si può ipotizzare che lo scavo richieda il 60% del tempo totale previsto.

Gli anni ipotizzati in totale sono circa 10 che diventano 6 per le considerazioni ora fatte, ipotizzando 250 gg. di trasporto all'anno si hanno 1.500 gg. di trasporto potenziale.

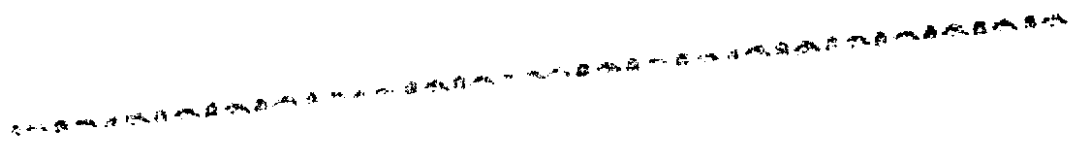
Lungo la viabilità che attraversa Fogliano Redipuglia si può ragionevolmente immaginare un traffico pari a: 145 autocarri, in andata e ritorno, verso Monte Sei Busi e 45 autocarri, in andata e ritorno, verso Sagrado. In totale: 190 autocarri/giorno!

Analisi dell'interessamento del sito estrattivo Monte Sei Busi.

Il progetto preliminare parte da considerazioni non corrette per quanto riguarda l'attività di valorizzazione della risorsa calcarea presso il sito "Cava Monte Sei Busi".

Le principali sono le seguenti:

- L'attività estrattiva si sviluppa sulla base di un Progetto generale approvato che prevede quattro lotti funzionali; l'autorizzazione che scade nel dicembre 2012 si riferisce al Terzo Lotto di quattro, mancando ancora da valorizzare il materiale presente nel sedime del quarto lotto, pari ad oltre 1.600.000 metri cubi, su una durata temporale presunta di ulteriori 5 anni oltre il 2012. La scadenza di autorizzazione riportata nel progetto appare pertanto fuorviante dovendosi indicare in realtà almeno il 2017 o meglio il 2019.
- Le modalità di ricomposizione previste nel progetto preliminare risultano difformi, in maniera sostanziale, da quanto previsto dal progetto di valorizzazione della risorsa calcarea autorizzato. Si riscontrano infatti:
 - errate valutazioni circa la stabilità del materiale che verrebbe depositato, si veda ad esempio sia la parte verso la pianura sia quella verso il Carso della figura sotto riportata estratta da un elaborato del Progetto preliminare;
 - stravolgimento delle scelte di recupero morfologico del sito a suo tempo fatte a livello Regionale e Comunale;
 - utilizzo di alberi ed arbusti non congruenti con le recenti indicazioni fornite dai Servizi regionali competenti.



Eugenio Castelli
INGEGNERE
NELLA PROV. DI TRENTO
dott. ing. EUGENIO CASTELLI
SAGRADO - SIBONIEGA

ONCHI
ELLEC



DM
571103

URB

Direzione Generale per il Paesaggio
Ministero per i Beni e le Attività culturali per il Paesaggio e le Belle Arti, Architettura e l'Arte Contemporanea
via di San Michele, 22 - 00153 Roma

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, Divisione II
via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma

COMUNE
RONCHI DEI LEGIONARI
Protocollo N. 0005354 / A
Data reg.: 23/02/2011
Class: /

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione Centrale Ambiente e Lavori Pubblici
- Servizio VIA
Via Giulia, 75/1 - 34126 Trieste

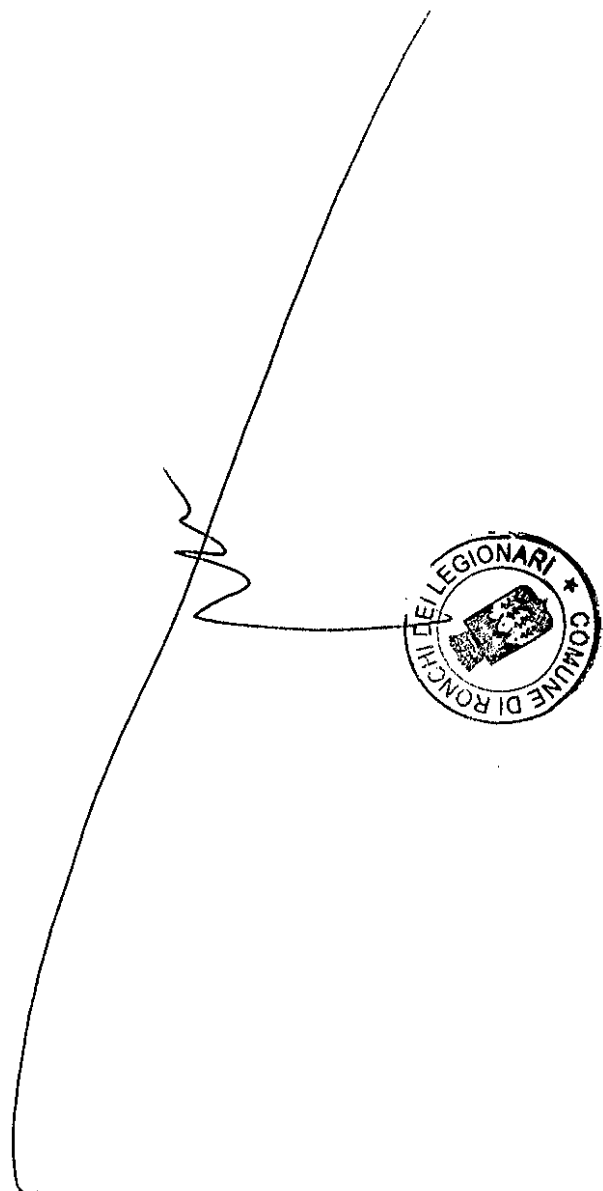
Sig. Sindaco
Comune di Ronchi dei Legionari
Piazza Unità, 1
34077 Ronchi dei Legionari

Oggetto: osservazioni alla Procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) ai sensi del decreto legislativo n. 163 del 12/4/2006 e SMI sul progetto preliminare "Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste: tratta Ronchi Trieste"

Noi sottoscritti ZORZIN Lucio, nato a Monfalcone l'11 marzo 1954 e ZIA Bruna, nata a Monfalcone il 3 settembre 1954 e residenti a Ronchi dei Legionari (Gorizia) in Via delle Volpi, 4/A

OSSERVIAMO

- che la documentazione depositata dal proponente Italferr SpA, Gruppo Ferrovie dello Stato, per conto di Rete Ferroviaria Italiana SpA, è incompleta, in quanto mancante dell'analisi costi-benefici, imposta dalla normativa vigente sulla VIA per tutte le opere pubbliche (cfr. DPCM 27 dicembre 1988, art. 4, c. 3) e del piano economico-finanziario previsto dall'articolo 4, comma 134 della Legge Finanziaria 2004 (l. n. 350/2003). Considerati i modesti bacini di utenza presenti nei nostri territori e valutato che la Slovenia non è interessata a linee ferroviarie ad Alta velocità, si considera l'impegno finanziario necessario per la progettazione e realizzazione dell'opera del tutto sproporzionato rispetto alle reali richieste trasportistiche;

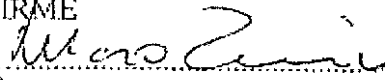
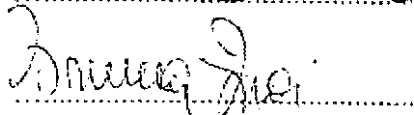



COMUNE

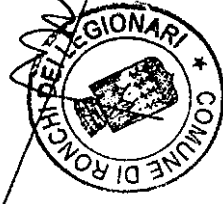
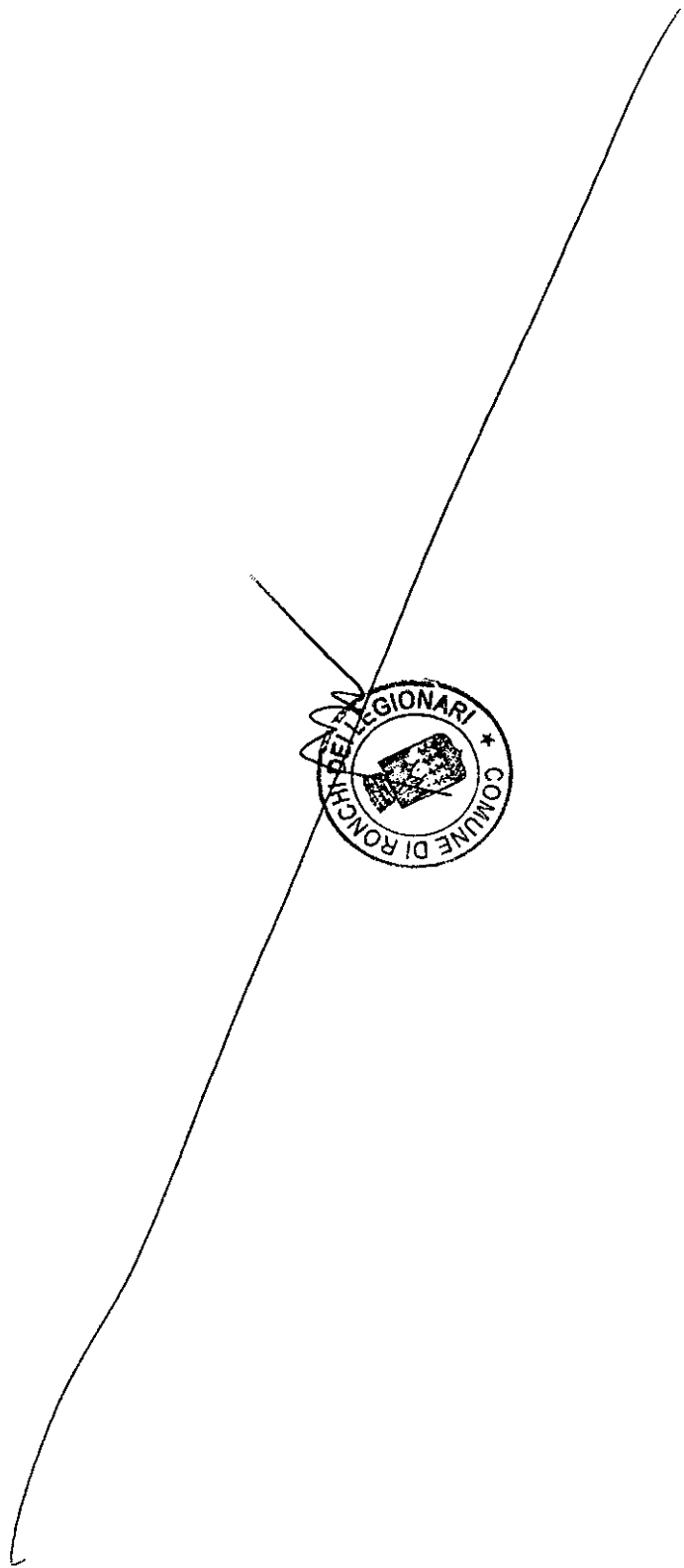
- che nel sito internet del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare, nella sezione dedicata alla VIA, si legge - alla data del 25/01/2011 - che non c'è "nessun progetto sottoposto a VIA in fase di osservazione da parte del pubblico" (benché Italferr - RFI abbiano consegnato alla Regione Friuli Venezia Giulia progetti e studi già il 22 dicembre), né è disponibile nel sito medesimo la documentazione depositata da RFI - Italferr, con le conseguenti evidenti difficoltà per i cittadini a consultare detto materiale;
- che RFI - Italferr hanno presentato quattro progetti per la tratta Venezia - Trieste, benché gli stessi facciano parte di un'unica infrastruttura, della lunghezza complessiva di circa 140 - 150 km, la cui procedura di valutazione dovrebbe essere unitaria, evitando il metodo del project splitting, censurato dalla DG Ambiente della Commissione Europea e dalla Circolare del Ministro dell'ambiente n. 15208 del 7 ottobre 1996 riguardante le "Procedure di valutazione di impatto ambientale";
- che la nuova linea AV/AC attraverserebbe aree di grande pregio ambientale, quali la Riserva naturale regionale dei laghi di Doberdò e Pietrarossa e i Siti Natura 2000 del Carso (Zona di Protezione Speciale it3341002 "Aree carsiche della Venezia Giulia" e il Sito d'Importanza Comunitaria it3340006 "Carso triestino e goriziano"), provocando impatti ambientali irreversibili sulla flora, la vegetazione, la fauna e il paesaggio sia superficiale sia ipogeo, con il rischio di pregiudicare gli equilibri idrogeologici, tanto in fase di cantierizzazione quanto in fase di esercizio;
- che la pianura veneta, friulana e l'altipiano carsico sono densamente abitati e la nuova linea ferroviaria correrebbe a ridosso di molti centri abitati e di molti edifici a vocazione residenziale, addirittura, nel caso del Comune di Monfalcone anche dell'Ospedale di San Polo.


In conclusione ribadiamo con fermezza la nostra contrarietà alla realizzazione del progetto di cui trattasi che porterebbe delle pesantissime conseguenze in termini di qualità e salubrità della vita. Si sottolinea inoltre il fatto che solo all'atto della presentazione del progetto la nostra proprietà ha già subito un notevole deprezzamento..... cosa succederà alla nostra casa, costruita con i sacrifici del nostro onesto lavoro, a progetto ultimato?

FIRME

Ronchi dei Legionari, 19 febbraio 2011




Sussetizza-Angelovich Barbara
Via Volpi n. 4
34077 Ronchi dei Legionari (GO)

COMUNE
RONCHI DEI LEGIONARI
Protocollo N. 0005167 / A
Data reg.: 22/02/2011
Class: /

URP

Pris
Ministero per i Beni e le Attività culturali
Direzione Generale per il Paesaggio e le
Belle Arti, Architettura e l'Arte Contemporanea
via di San Michele, 22 – 00153 Roma

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del mare
Direzione Generale per le Valutazioni
Ambientali, Divisione II
via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna
– Servizio VIA
Via Giulia, 75/1 – 34126 Trieste

E per quanto di competenza

Comune di Ronchi
Urbanistica e Pianificazione del Territorio
Piazza Unità n.1
34077 Ronchi dei Legionari (GO)

Oggetto: osservazioni progetto preliminare "Nuova linea AV/AC Venezia – Trieste: tratta Ronchi Trieste"

La sottoscritta Sussetizza-Angelovich Barbara nata a Monfalcone (GO) il 04/10/1964 residente a Ronchi dei Legionari (GO) in via Volpi n. 4

avendo preso visione del Progetto Preliminare Nuova Linea AV/AC Venezia – Trieste: tratta Ronchi Trieste"

OSSERVA

nelle SCHEDE DI CENSIMENTO DEI RICETTORI – COMUNE DI RONCHI: scheda **RICETTORE N. RL032** – il toponimo via Volpi è incompleto e mancante nell'indicazione dei numeri civici (erroneamente indicato solo il civico 4/a) in quanto la realtà immobiliare è composta da un edificio con due realtà distinte individuate nei civici **4 e 4/a**, come risultante per la stessa tipologia di immobile nei ricettori RL031 (4/b-4c), RL033 (4/d-4/e), RL034 (4/f-4/g).

Per la citata ragione la sottoscritta chiede che:

- 1) La **SCHEDA RICETTORE N. RL032** – via Volpi – venga **integrata** con l'indicazione di tutti e due i numeri che identificano l'immobile di via Volpi, e precisamente con i civici **4 -4/a**.

Si allega: copia della scheda di censimento – ricettore n. RL032.

Data 18 febbraio 2011

FIRMA





M
 ANIME

Progetto Preliminare nuova linea AV/AC Venezia-Trieste tratta Ronchi dei Legionari-Trieste
 Schede di censimento edificatori

RICETTORE N.	RL032
--------------	-------

Toponimo	via Volpi	4/a
----------	-----------	-----

Progressiva (km)	6+285,00
------------------	----------

Lato linea	pari
------------	------

Distanza Infrastruttura (m)	60
-----------------------------	----

CARATTERIZZAZIONE DEL CORPO FERROVIARIO

Tipologia	Raso/Rilevato
-----------	---------------

CARATTERISTICHE EDIFICIO

Numero piani	2
--------------	---

Sotterraneo	no
-------------	----

Orientamento fronte principale	ruotato
--------------------------------	---------

Destinazione d'uso	residenziale
--------------------	--------------

Stato conservazione edificio	buono
------------------------------	-------

Tipologia strutturale	c.a.
-----------------------	------

INFISSI

Tipologia infissi	legno
-------------------	-------

Stato conservazione infissi	buono
-----------------------------	-------

NUMERO INFISSI PER FRONTE	
Fronte parallelo Infrastruttura	8

Fronte laterale progr.crescente	2
---------------------------------	---

Fronte laterale progr.decrescente	2
-----------------------------------	---

DESCRIZIONE FASCIA INFRASTRUTTURA EDIFICIO

Tipologia edificio, destinazione d'uso	basso	residenziale
--	-------	--------------

SORGENTI DI RUMORE E VIBRAZIONI

Industrie	
-----------	--

Strade	X
--------	---

Altro	
-------	--

Note

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA



EDIRONCHIDE



RACCOMANDA'A.A.R.

COMUNE
RONCHI DEI LEGIONARI
Protocollo N. 0005355 / A
Data reg.: 23/02/2011
Class: /

URB

Ronchi dei Leg., 19/02/2011

- Spett. Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, Divisione II
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA
- Spett. Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura
e l'Arte Contemporanea
Via San Michele, 22
00153 ROMA
- Spett. Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione Centrale Ambiente e Lavori Pubblici - Servizio VIA
Via Giulia, 75/1
34126 TRIESTE
- Spett. Comune di Ronchi dei Legionari
Ufficio Urbanistica e Pianificazione del Territorio
Piazza Unità, 1
34077 RONCHI DEI LEGIONARI GO

Oggetto: Osservazioni alla Procedura di VIA ai sensi del D.Lgs. n.163/2006 e S.M.I. sul progetto preliminare "Nuova Linea AV/AC Venezia Trieste: Tratta Ronchi d. L. - Trieste".

Il sottoscritto PESCE Luigi, nato il 20/03/1956 a S. Felice a Cancellò (CE) e residente in Via XXIV Maggio, 93 a Ronchi dei Legionari (GO), con riferimento all'oggetto, desidera fare alcune osservazioni/domande.

Premesso che sono proprietario di alloggio nella casa (bifamiliare) sita in Via XXIV Maggio, 93 a Ronchi dei Legionari e che, nelle Schede di censimento dei ricettori (allegate al Progetto preliminare), la stessa casa è stata identificata come RICETTORE N. RL070.

Premesso che, per quanto riguarda la parte più generale del Progetto e l'utilità o meno dell'opera, le sue implicazioni sul territorio, i danni all'ambiente, etc...., non sono qualificato a dire ciò e ne so quanto ne può sapere un comune cittadino (non essendo esperto di geologia, di infrastrutture, di trasporti, di tecniche di costruzione, etc....), si desidera, ugualmente, però, essendo più direttamente interessata la casa (e le due famiglie che ci vivono) al problema, porre le seguenti domande e fare le seguenti precisazioni e osservazioni.

- 1) IPOTESI 1. (se prevista nel progetto preliminare o nel progetto definitivo/esecutivo) Se ci sarà l'abbattimento della casa: si richiede un ADEGUATO RISARCIMENTO tale da consentire al sottoscritto (e al proprietario dell'altro alloggio) di poter affrontare l'acquisto, nel medesimo Comune di Ronchi dei Legionari, di abitazione avente le stesse caratteristiche abitative (bifamiliare con giardino/corte/locali accessori e 2 box auto) o anche case singole con giardino/corte/locali accessori e box auto).
Nell'ipotesi della sola demolizione del "Deposito/Ripostiglio", regolarmente autorizzato, o di esproprio di parte del "Terreno" di proprietà, si richiede un ADEGUATO RISARCIMENTO.
- 2) IPOTESI 2. Se non ci sarà l'abbattimento delle proprie abitazioni, si chiede:
 - a) Gli effetti dell'inquinamento elettromagnetico ed acustico, con le possibili conseguenze sulla salute (possibilità di ammalarsi di tumore, stress, etc...) di chi si trova nel raggio di azione degli

EDIZIONE
1970



stessi, sono stati attentamente valutati dal Progettista e da Voi? Ci saranno maggiori interferenze con tutti gli apparecchi in uso in ogni casa (apparecchio TV, radio, frigorifero, forno elettrico, lavatrice, caldaia, etc...)? (Si informa che, già oggi, le "schede elettroniche" utilizzate nel circuito elettrico delle caldaie per il riscaldamento/acqua calda risentono della vicinanza della linea elettrica "particolare" e vanno di frequente "in tilt", guastandosi, bloccando il regolare funzionamento dell'impianto, e devono essere sostituite spesso!

La Tensione e la Frequenza d'esercizio, inoltre, saranno tollerabili per la salute?

b) Sarà possibile vivere, senza ammalarsi, e dormire con le vibrazioni (si presume ancora più forti di quelle che già ci sono oggi) che il flusso maggiore di traffico ferroviario e di velocità porterà? Oltre a quanto già accade oggi (spostamento continuo/costante di tegole e vibrazioni importanti, cominceranno ad apparire anche crepe sui muri e problemi di stabilità/sicurezza per la casa (le fondamenta dell'edificio sopporteranno simili lavori/sollecitazioni/velocità a soli pochi metri di distanza?) che metteranno a rischio la vita degli occupanti che ci vivono?

c) Eventuali barriere anti-rumore e barriere per attenuare le vibrazioni, sicuramente alte molti metri, consentiranno una qualità della vita normale per le due famiglie (le nostre) che vivono in prossimità dell'opera o, invece, toglieranno luce (anche se nella parte superiore fossero trasparenti) ed aria e renderanno la vita impossibile?

d) Con l'apertura dei cantieri e per tutto il tempo(lungo) di esecuzione dei lavori, fino al termine degli stessi, ci sarà un continuo movimento di mezzi (camion, escavatori, etc...), di terra, di polveri (pericolose o tossiche non si sa, causa di possibili problemi respiratori?); questo aspetto, oltre a quanto già citato nei punti precedenti, renderà sicuramente la vita invivibile per molti anni; è stato considerato dal "Progettista dell'opera" anche questo e ciò che comporta sempre in termini di salute per le due famiglie?

e) E' stato messa in conto dal "Progettista dell'opera" la possibilità di incidenti/disastri ferroviari (che si spera non si verifichino mai per nessuno) e il riflesso di simili fatti sulle abitazioni(e su chi in esse ci vive) situate a distanza di soli pochi metri dalla linea ferroviaria? Secondo il sottoscritto, però, è meglio prevenire prima simili incidenti che non intervenire poi.

Si spera di aver spiegato abbastanza bene la situazione (anche se con un linguaggio non tecnico/specialistico), e ci si augura che Codeste Amministrazioni, ognuna per le competenze che le competono, capiscano lo stato d'animo con cui si vive in questo momento e sappiano cogliere, per quanto eventualmente non espressamente detto o chiarito in questa lettera dal sottoscritto, la reale preoccupazione ed il disagio di chi vive la realizzazione di una opera ferroviaria di simili proporzioni a soli pochi metri dalla propria vita quotidiana e sulla propria pelle.

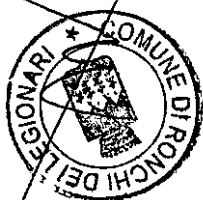
Vorrete trasmettere al Proprietario dell'opera ferroviaria, al Progettista della stessa e a chiunque ne abbia interesse o responsabilità - per conto delle due famiglie che abitano nella casa di cui sopra, tutto il contenuto di questa lettera.

Cordiali saluti.

PESCE LUIGI



Via XXIV Maggio, 93
34077 RONCHI DEI LEGIONARI (GO)
(telef.0481/483369)





COMUNE DI RONCHI DEI LEGIONARI

Medaglia d'argento al Valore Militare

Telefono 0481 - 477111

Provincia di Gorizia

C.F. e P.IVA 00123470312

Ufficio Urbanistica e Pianificazione Territoriale

Ronchi dei Legionari 28 gennaio 2011

OGGETTO: SEGNALAZIONE INTERFERENZE NON RILEVATE AI SENSI ART.170/2^oC. DEL D.LGS. 163/2006 E S.M.I..
Infrastrutture ferroviarie strategiche legge 443/2001.
Progetto preliminare nuova linea AV/AC Venezia-Trieste tratta Ronchi-Trieste.

In riferimento alla nota dd.16.12.2010 prot. n. AND.0069544.10.U, a noi pervenuta il 21.12.2010 al numero di protocollo 0034494/A con la quale la Spett.le Società ITALFERR S.p.A. trasmetteva copia del progetto preliminare in oggetto per l'effettuazione delle verifiche di cui all'art. 170/2^oC. del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., e alla succeduta dd. 22.12.2010 prot. AND.0070694.10.U a noi pervenuta il 28.12.2010 prot. nr.0035102/A relativa al progetto preliminare nuova linea AV/AC Venezia –Trieste tratta Portogruaro – Ronchi D.L., sentiti gli altri uffici comunali per quanto di competenza, si comunica:

che le segnalazioni sotto riportate si riferiscono alla tratta di competenza di questo ente relativamente all'esame del progetto preliminare della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste tratta Ronchi-Trieste, in quanto la tratta Portogruaro – Ronchi D.L. non interessa il territorio comunale.

Considerazioni di carattere generale

- Il tracciato della nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia – Trieste tratta Ronchi - Trieste taglia di netto il territorio comunale determinando la chiusura dei passaggi a livello esistenti, ma in alternativa non prevede sufficienti opere sostitutive di collegamento sia viarie che pedonali (sottopassi e/o sovrappassi) creando di fatto una separazione sostanziale tra la parte sud e la restante parte dell'abitato di Ronchi dei Legionari dove sono collocati i servizi essenziali alla persona, dal

71 RONCHI DEL
1988



Comune alle scuole, dalla Posta agli ambulatori medici ecc., causando grave disservizio all'equilibrio socio-economico del paese.

Inoltre si rileva che le aree impegnate per le realizzazioni delle opere in questione nonché le relative fasce di rispetto e le occorrenti misure di salvaguardia risultando aumentate rispetto alle attuali, costituiscono elemento di vincolo aggravante per le realtà immobiliari presenti lungo il tracciato con conseguente deprezzamento delle stesse.

- Il tracciato interessa gli acquedotti del Comune di Monfalcone e di Trieste, pertanto per la realizzazione dell'opera in questione si dovranno interessare gli Enti pubblici sopramenzionati.
- Il progetto interessa a vario titolo le zone agricole esistenti lungo il binario, per le quali si richiede di evitarne la frammentazione e tutelandone invece l'accessibilità.
- Si richiede inoltre di prevedere a livello di progettazione generale, la percorribilità ciclopedonale delle piste di servizio lungo il sedime ferroviario.
- Andrà aggiunta nei costi dell'opera, una voce di spesa relativa agli aggiustamenti della viabilità comunale di accesso ai cantieri che facilmente dovrà essere rivista per l'usura causata dal passaggio dei mezzi pesanti.
- L'opera determinerà l'abbattimento delle varie essenze arboree presenti ai lati della linea ferroviaria. In tal senso si ritiene che lungo i limiti di proprietà RFI, laddove lo spazio lo consenta, sia effettuato il reimpianto con aggiunta di idonee essenze vegetazionali al fine di creare un filtro ecologico che contribuisca ad abbattere gli impatti acustici, paesaggistici ed ambientali dell'opera.
- Tutte le opere in progetto dovranno garantire lo scolo delle acque piovane secondo la normativa vigente e previo ottenimento delle previste autorizzazioni comunali.
- Risulta necessario acquisire un elaborato grafico e descrittivo (piano particellare d'esproprio) dal quale sia possibile definire con esattezza le proprietà interessate all'esproprio.

Si ricorda altresì che il tracciato ferroviario in questione interessa:

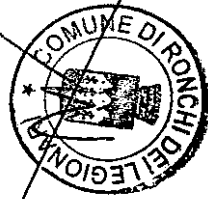
- a) la zona di rispetto dei pozzi di emungimento dell'Acquedotto di Grado e di Monfalcone, pertanto si dovranno rispettare i vincoli previsti dal D.P.R. 25.05.1988 n.236 e D.Leg.02.02.2001 n.31;
- b) il perimetro dei beni vincolati dal punto di vista paesaggistico "Laghi presso Dobbia" così come individuato dall'art. 142 lettera "b" del D.Lgs. n. 42 dd. 22.01.2004 (ex D.Lgs 490/99 - ex Legge Galasso 08.08.1985);
- c) le condotte dell'acquedotto di Trieste;

Segnalazioni interferenze non rilevate

Si precisa che sarà cura degli Enti gestori segnalare le eventuali interferenze riscontrate in merito alle reti comunali di acqua, gas, illuminazione pubblica e fognatura ecc... .

Per una più agevole individuazione delle interferenze rilevate dalla scrivente Amministrazione Comunale in conseguenza della realizzazione della infrastruttura in questione, si precisa che l'ordine di rilevazione delle stesse e' stato effettuato nella direttrice ovest-est e precisamente partendo dal limite del territorio comunale di S.Canzian d'Isonzo sino al limite del territorio comunale di Monfalcone e sono riportate nelle sotto

COMUNE DI

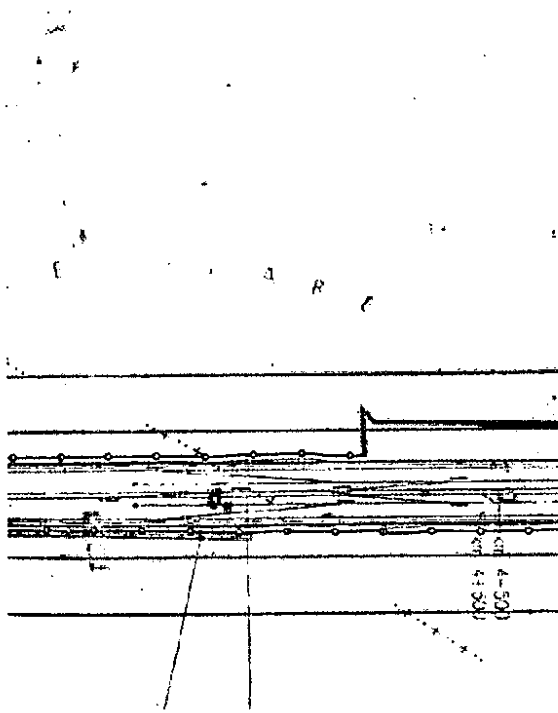


W
REGIONE

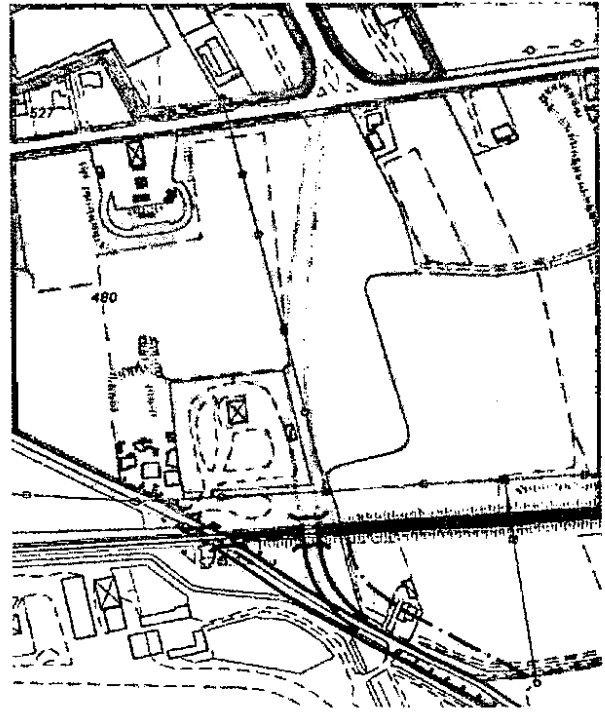
elencate "interferenze", che per una miglior comprensione grafica vengono di seguito evidenziate:

Interferenza nr.1

Soppressione passaggio a livello via Dobbia



Stralcio progetto Italferr



Stralcio P.R.G.C. vigente

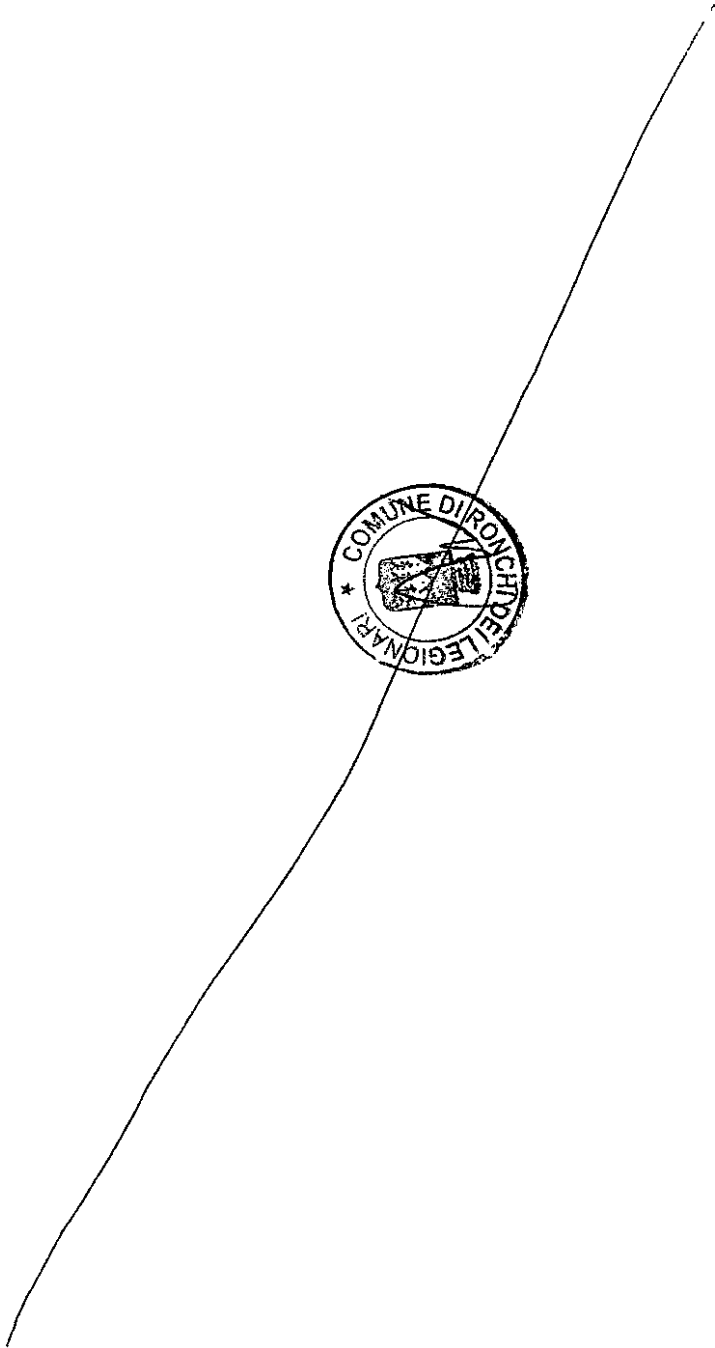
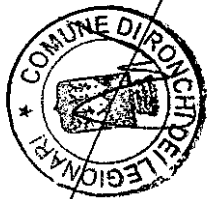
Il tracciato del progetto preliminare della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste tratta Ronchi -Trieste prevede la Soppressione del passaggio a livello esistente su via Dobbia senza prevedere alcuna opera sostitutiva per l'attraversamento della linea.

Diversamente, in tal senso è stata stipulata una convenzione tra RFI, Comune e Provincia per la realizzazione di opere sostitutive, in forza della quale la Provincia di Gorizia ha richiesto variante nr.16 al P.R.G.C. introducendo in piano una bretella di collegamento tra la via Dobbia e la SS.14 in sottopasso alla linea ferroviaria come meglio evidenziato nel suddetto stralcio grafico per la quale peraltro risulta sia in corso la progettazione esecutiva.

Risulta pertanto necessario che il progetto preliminare recepisca le previsioni di piano e le obbligazioni assunte a suo tempo con la convenzione citata fermo restando che la chiusura del passaggio a livello ivi esistente potrà essere attuato solo in fase successiva alla apertura al traffico della viabilità alternativa di progetto (sottopasso).

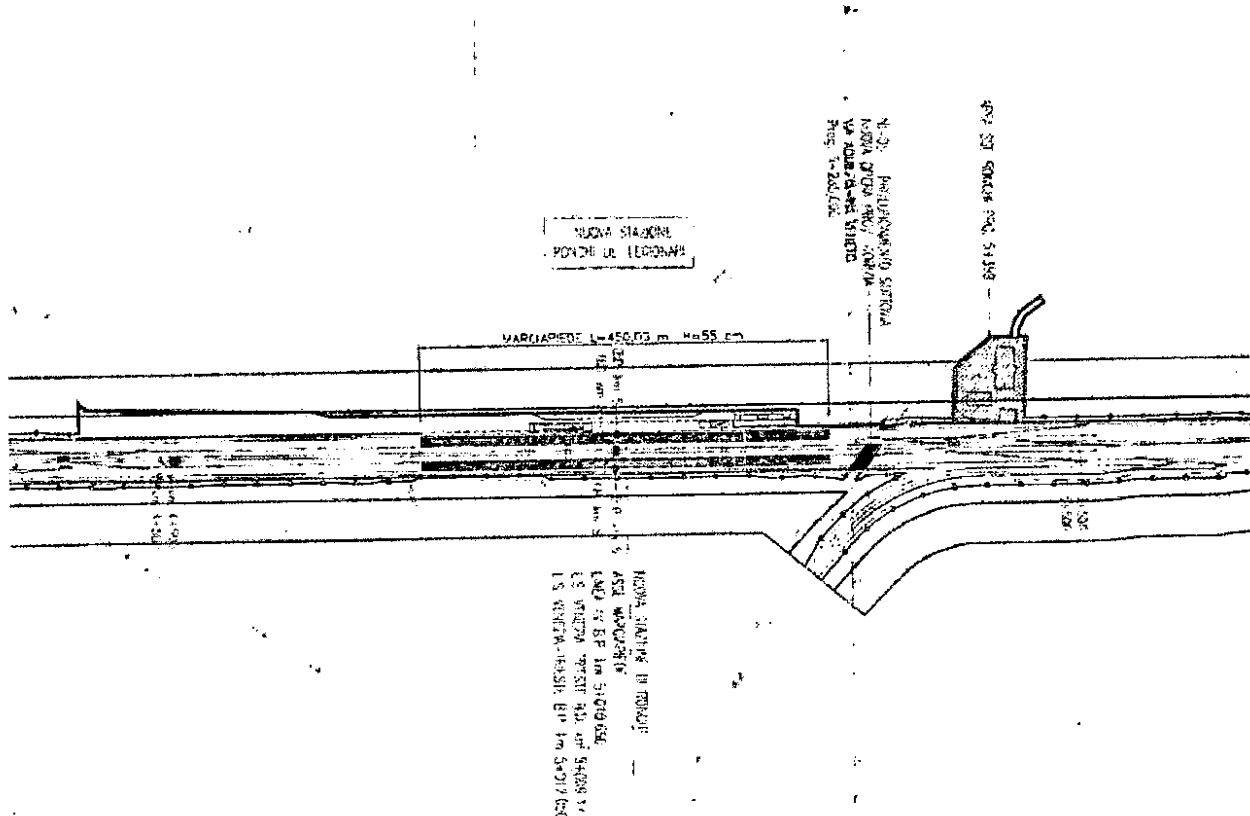
Si richiede sin d'ora, la tutela della proprietà dell'edificio sito al civico 128 di via Dobbia posto a sud della linea ferroviaria la cui area risulta aderente al sottopasso previsto dal PRGC, nonché di quelle attinenti i civici da 132 a 138 posti a nord anch'essi in stretta vicinanza al sedime ferroviario in progetto.

COMUNE DI RONCHI



Andranno inoltre previste idonee aree di inversione di marcia su entrambi i lati della via Dobbia in corrispondenza del soppresso passaggio a livello

Interferenza nr.2 Nuova stazione ferroviaria Aeroporto



Stralcio progetto Italferr

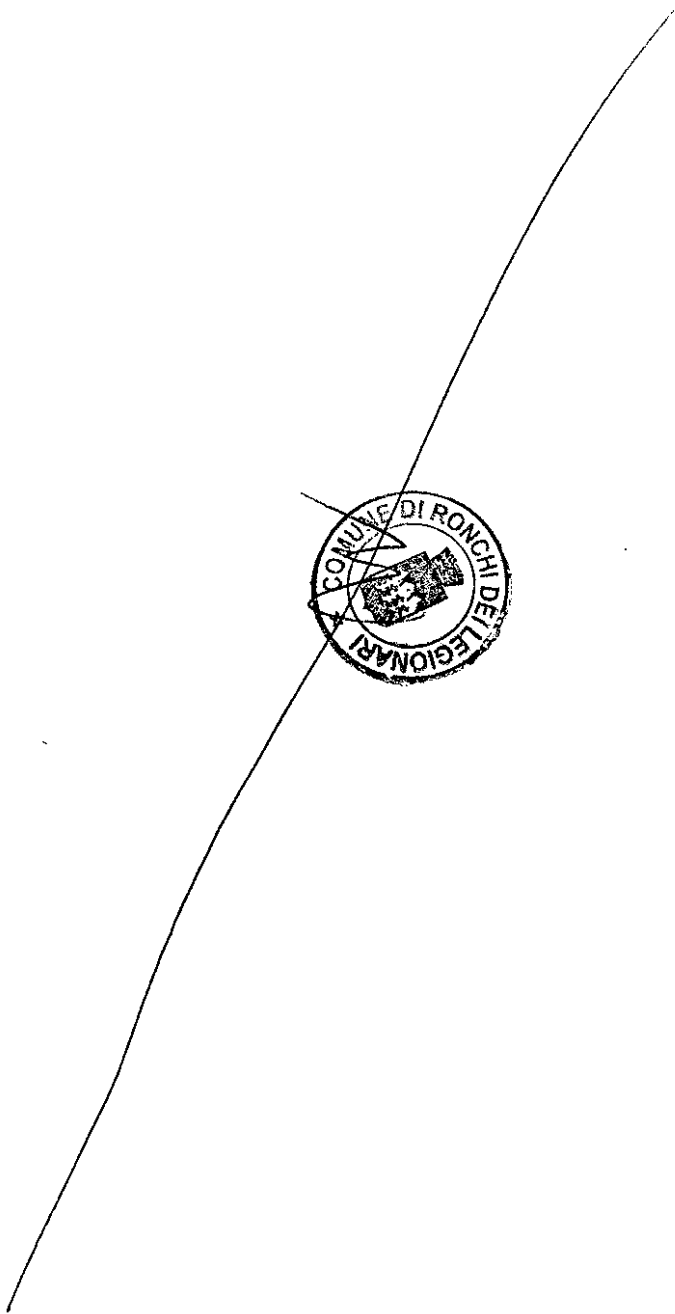
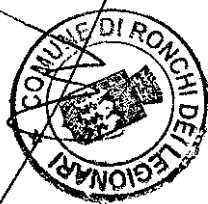
Il tracciato del progetto preliminare della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste tratta Ronchi -Trieste prevede la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria al Km. 5 antistante l'aeroporto regionale. Il progetto prevede la realizzazione di due marciapiedi a servizio dei passeggeri collegati attraverso due sottopassi.

Tale opera risulta tuttavia non funzionalmente collegata con la viabilità esistente ed alla struttura ricettiva aeroportuale, rendendola di fatto inutilizzabile.

Al fine di creare una possibile intermodalità tra la nuova stazione e le altre strutture esistenti, si richiede di realizzare:

- una strada di collegamento con la SS.14 e l'aeroporto consentendo anche ai pedoni di raggiungere comodamente ed in sicurezza le banchine della nuova stazione (eventualmente utilizzando anche la prevista pista di cantiere);
- una adeguata area di sosta veicolare per l'utenza.
- il prolungamento di uno dei due sottopassi colleganti i marciapiedi della stazione al fine di renderlo accessibile quantomeno a pedoni e ciclisti, collegandolo alle piste ciclabili esistenti ed alle carrarecce presenti in zona.

COMUNE DI RONCHI DELLEGGIARI



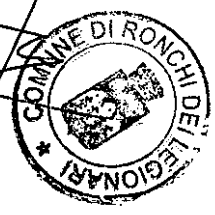
MM
REGIONE

d. una strada ciclopedonale collegante la via Dobbia e la vicina bretella ("SS.14 - rotonda Aeroporto") alla nuova stazione;

In considerazione delle notevoli variazioni di quota, risulta inoltre importante garantire e dimensionare sin d'ora ai fini della sicurezza, la parte della stazione a ridosso del laghetto esistente (Laghetto di Dobbia), oggetto di recente riqualificazione, e sottoposto a tutela di cui al D.Lgs. n. 42 dd. 22.01.2004 (ex D.Lgs 490/99 - ex Legge Galasso 08.08.1985).

Inoltre il previsto collegamento tra l'area ferroviaria e quella degli impianti tecnologici adiacenti (sottostazione elettrica) si ritiene vada attuata in sovrappasso alla suddetta bretella ed in collegamento ciclopedonale a quest'ultima (con finalità analoga al punto d) anche riutilizzando la pista di cantiere) e non come previsto in progetto attraverso una ciclopedonale esistente del cui uso a fini di attività di cantiere è fatto sin d'ora assoluto divieto.

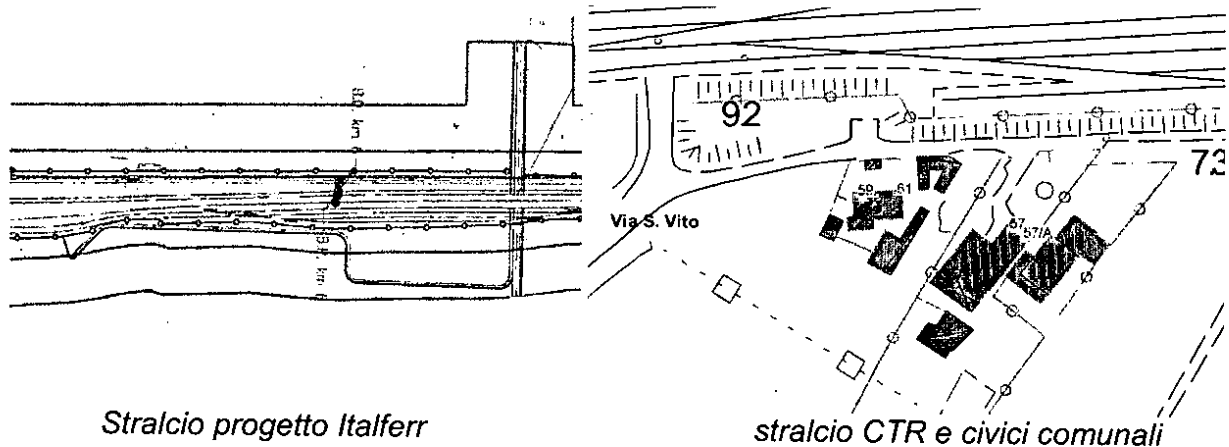
COMUNE DI RONCHI



[A large, faint, handwritten signature or scribble is present, crossing the official stamp.]

Handwritten signature or mark in the top left corner.

Interferenza nr.3 Aree limitrofe via S.Vito

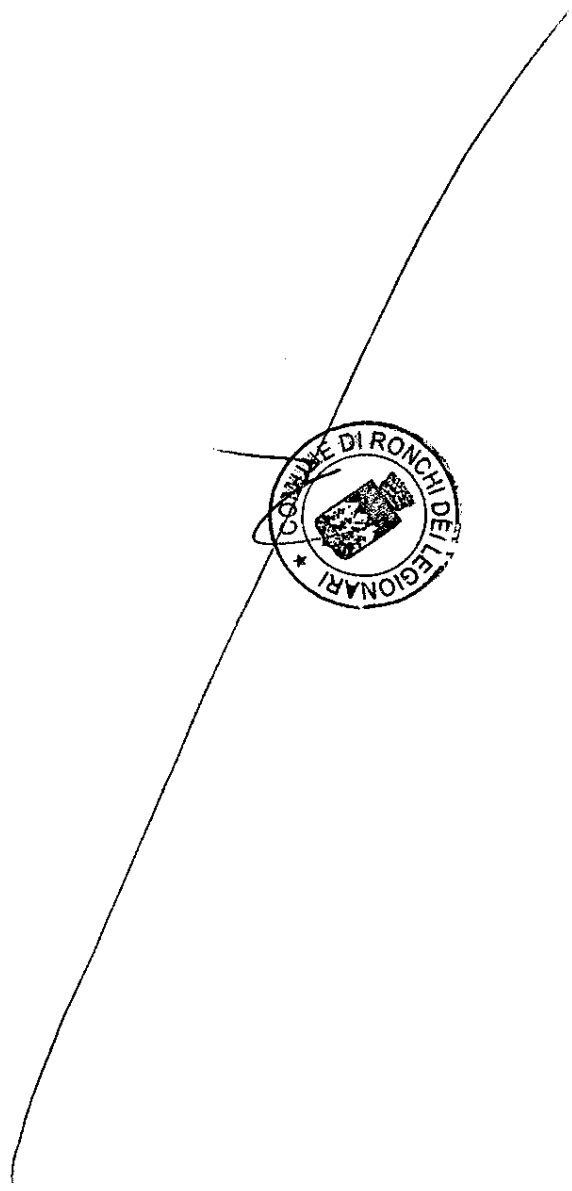
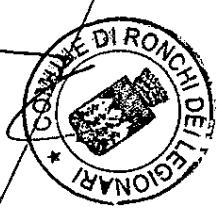


Il tracciato del progetto preliminare della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste tratta Ronchi -Trieste ha già attuato la chiusura del passaggio a livello in via S.Vito ed ora prevede un allargamento del sedime dell'area binari.

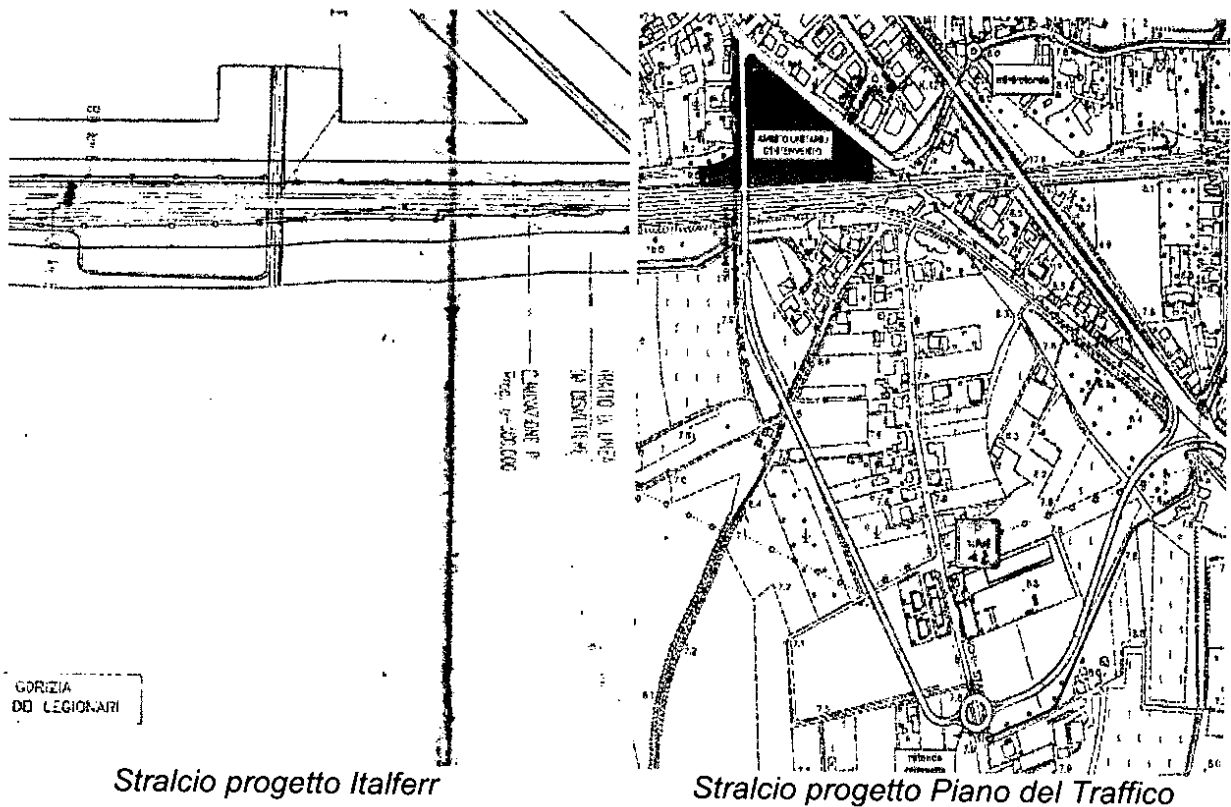
Per tale previsione si richiede che il progetto venga integrato:

- a. Con idonee aree di inversione di marcia su entrambi i lati della via S.Vito in corrispondenza del soppresso passaggio a livello;
- b. Visto che il progetto preliminare prevede la chiusura di diversi passaggi a livello sulla linea ferroviaria Trieste-Venezia in territorio di Ronchi dei Legionari e che già RFI ha provveduto alla chiusura del passaggio sulla Via S.Vito creando già in questo momento notevoli disagi alla popolazione esistente ed in particolare alle fasce deboli (anziani, studenti ecc..) ed alle famiglie in genere, si richiede di realizzare un sottopasso ciclopedonale sulla via S.Vito al fine di ripristinare il collegamento ai servizi essenziali almeno per tale categoria di utenti tra le due parti di territorio che altrimenti resterebbero divise.
- c. Con la realizzazione di una nuova strada di collegamento agli edifici di cui ai civici 57, 57/a, 59 e 61 di via S.Vito siti a sud della linea ferroviaria, in quanto quella attualmente utilizzata dai residenti risulta soggetta ad esproprio, nonché la prosecuzione in forma ciclopedonale della viabilità dalla via S.Vito fino al sottovia previsto poco più avanti sulla via Stazione Sud.
- d. Limitando per quanto possibile all'esproprio le aree di proprietà di cui al punto precedente inserendo nel progetto esecutivo, oltre alle previste barriere fonoassorbenti, anche sistemi di filtro a verde in prossimità delle abitazioni;
- e. Mantenendo a seguito delle operazioni di esproprio, l'accessibilità ai fondi agricoli esistenti nell'area;

COMUNE DI R.C.



Interferenza nr.4
Sottopasso via Stazione Sud

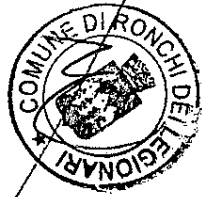


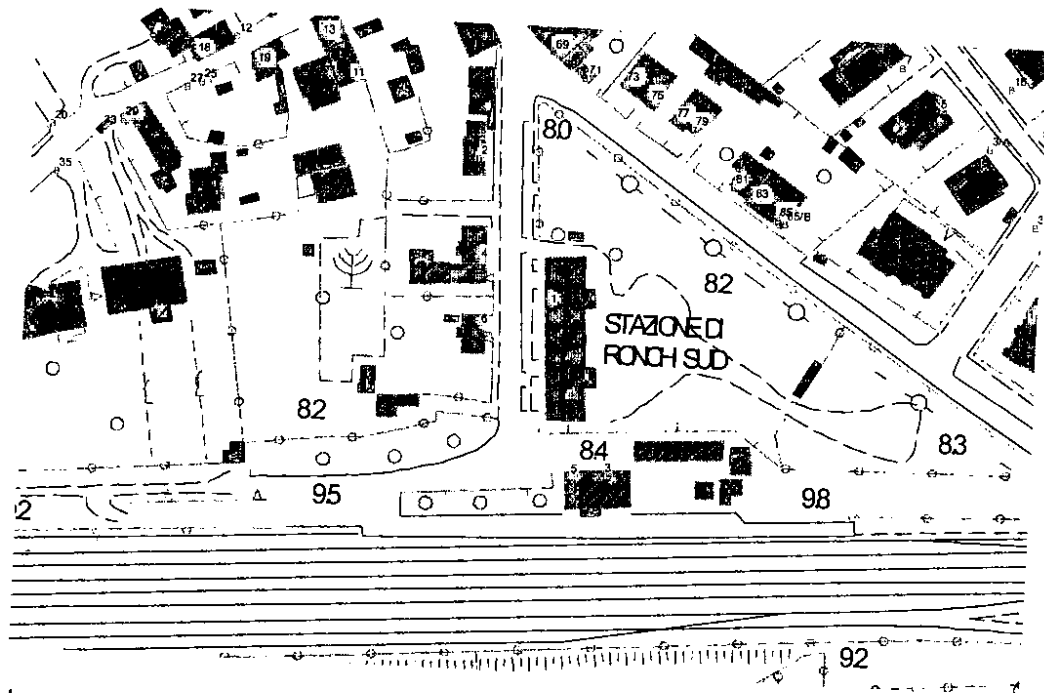
Il tracciato del progetto preliminare della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste tratta Ronchi -Trieste prevede la realizzazione di un sottovia veicolare e ciclopedonale al Km. 6+170 per l'attraversamento della linea ferroviaria sulla via Stazione Sud.

Per tale previsione si richiede che il progetto venga integrato:

- a. Con la realizzazione in congiunzione al sottopasso viario, della viabilità di collegamento alla via Staranzano, come previsto dall'approvato piano del Traffico Comunale di cui sopra si riporta indicazione grafica, al fine di rendere utilizzabile la nuova struttura, consentendo in tal modo di mantenere l'attraversamento della linea ferroviaria sino ad oggi garantito dal P.L. esistente sulle vie Staranzano e XXIV Maggio, per il quale è stata prevista la soppressione;
- b. Con la realizzazione di una strada a servizio degli edifici esistenti ai lati della via Stazione Sud, civici 1,2,4 e 6;

COMUNE DI RO...

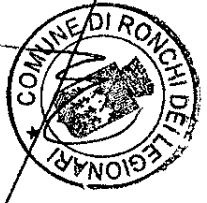




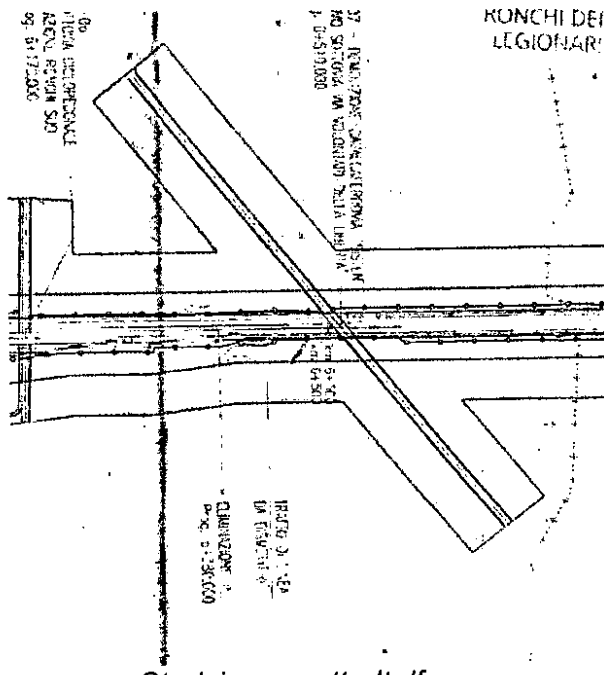
Per quanto sopra indicato:

- c. si precisa che la chiusura del passaggio a livello ivi esistente potrà essere attuato solo in fase successiva alla apertura al traffico del sottovia di via Stazione Sud e della strada di collegamento alla via Staranzano, di cui al punto a).
- d. Si chiede lo spostamento del previsto adiacente cantiere di armamento, posizionato a ridosso delle abitazioni, in altra zona dove l'attività di cantiere causi minor disagio ai residenti;
- e. Si chiede il mantenimento anche a seguito delle operazioni di esproprio ed infrastrutturazione, dell'accessibilità ai fondi agricoli esistenti nell'area;
- f. Si chiede la previsione della ciclabile lungo la recinzione ferroviaria.
- g. Si chiede la riduzione delle pendenze delle rampe in sottopasso.

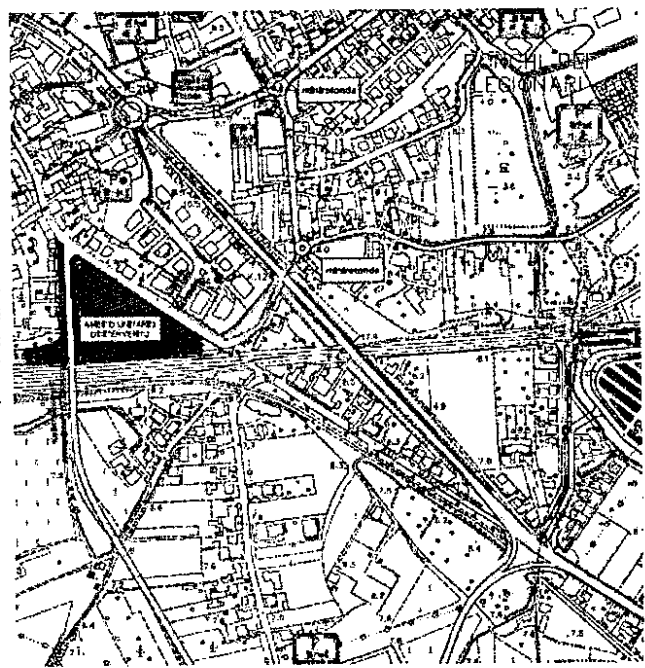
SECRET



Interferenza nr.5
Sottovia SS.14 – via Volontari della Libertà
Soppressione passaggio a livello via Staranzano-via XXIV Maggio



Stralcio progetto Italferr



Stralcio progetto Piano del Traffico

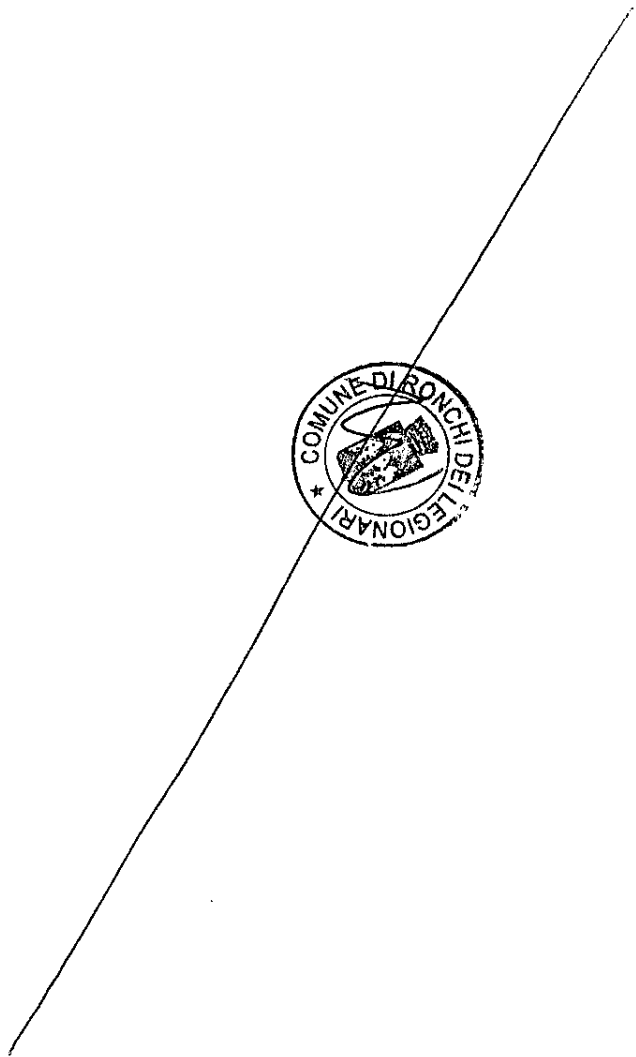
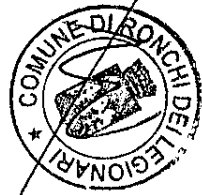
Il tracciato del progetto preliminare della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste tratta Ronchi –Trieste, al Km. 6+510, prevede la trasformazione da cavalcavia a sottovia sulla SS.14, via Volontari della Libertà,:

Per tale previsione si richiede che il progetto venga integrato:

Per il sottopasso:

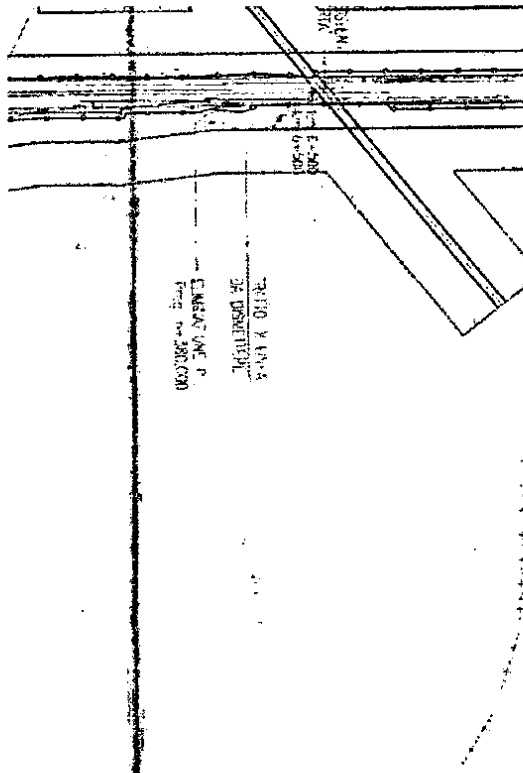
- a. Con il mantenimento della percorribilità di via Verdi, in progetto interrotta dalla trincea del sottovia, anche attraverso idoneo manufatto a scavalco. Tale viabilità è necessaria e di importanza particolare per l'utenza debole poiché permette di percorrere parte del paese su strade secondarie ed in condizioni di sicurezza, su itinerari che raggiungono facilmente i servizi cimiteriali esistenti;
- b. Con la realizzazione di adeguata pista ciclabile sul sottopasso stesso per consentire una viabilità completa degli standard oggi necessari a garantire la mobilità di tutte le utenze consentendo anche ai ciclisti di raggiungere in sicurezza i servizi principali (ospedali, cimiteri, ecc...) di utilizzo mandamentale;
- c. Con un leggero aumento delle pendenze delle rampe in sottovia al fine di lasciare maggiore spazio rettilineo per la sistemazione alle estremità della rotatoria in corrispondenza dell'intersezione a Nord con via S.Lorenzo e in direzione opposta sull'incrocio con la futura strada proveniente da via Staranzano, come meglio evidenziato nello stralcio del P.R.G.C. vigente sopra riportato;

11 DEZ 1971

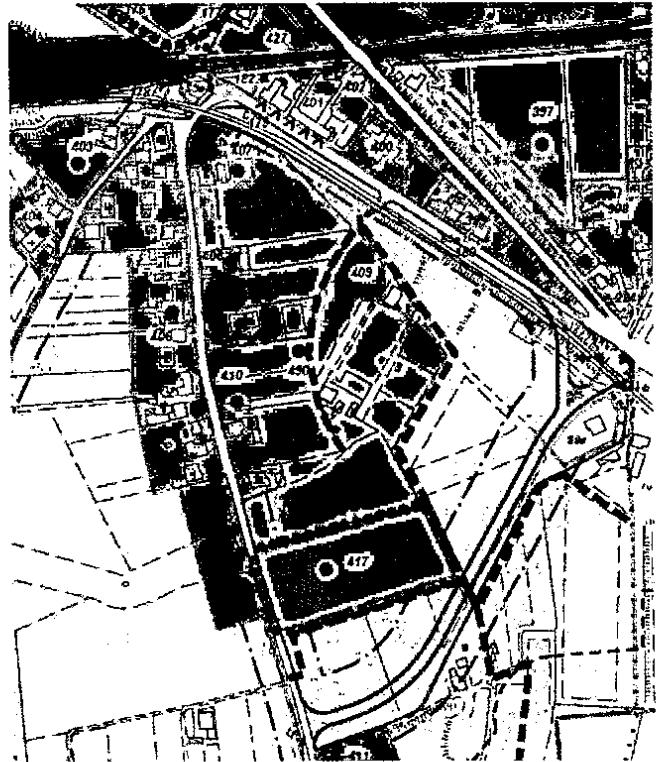




Per la soppressione del passaggio a livello di Via XXIV Maggio:



Stralcio progetto Italferr

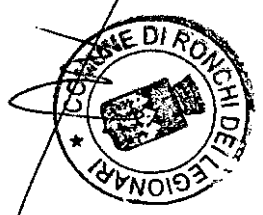


Stralcio P.R.G.C. vigente

- d. Con il rispetto degli accordi stipulati con la convenzione tra RFI, Comune e Provincia e successivi accordi modificativi per la realizzazione di opere sostitutive alla chiusura dei passaggi a livello
- e. Il Comune, su richiesta della Provincia di Gorizia, ha approvato la variante nr.12 al P.R.G.C. per l'introduzione di una bretella di collegamento tra la via Staranzano e la SS.14 ed un cavalcaferrovia ciclopedonale per il quale l'A.C. ha espresso la preferenza di sostituire quest'ultimo manufatto con il completamento della suddetta bretella fino al sottovia di via Stazione Sud già da Voi inserito nel progetto preliminare.

Risulta pertanto necessario che il progetto preliminare recepisca le previsioni di piano e le obbligazioni assunte con la convenzione succitata e le successive integrazioni, fermo restando che la chiusura del passaggio a livello ivi esistente potrà essere attuata solo in fase successiva alla apertura al traffico della viabilità alternativa già approvata con la variante 12 al P.R.G.C..

21/10/1952



Interferenza nr.6
Interramento Linea Storica Trieste-Udine

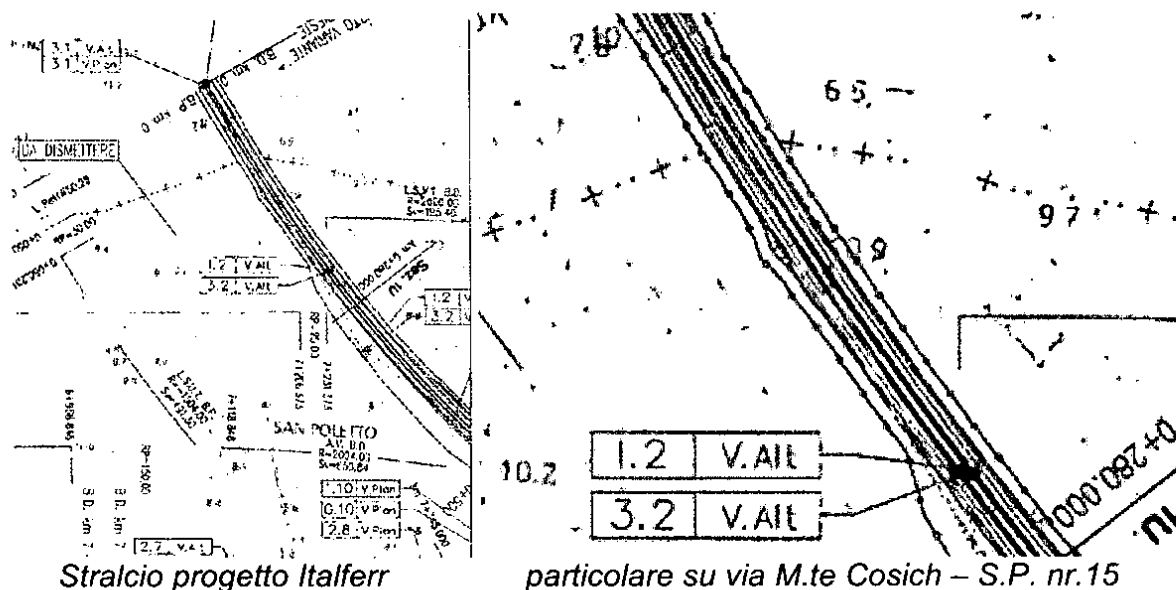
Il tracciato del progetto preliminare della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste tratta Ronchi –Trieste prevede la variante della Linea storica Udine –Trieste.

Dagli elaborati progettuali sembra sia prevista la chiusura del P.L. che attraversa la linea storica Gorizia – Trieste su via Monte Cosich senza che siano previste opere di attraversamento sostitutive.

Peraltro si evidenzia che tutti i progetti prodotti a tale scopo da RFI nel corso degli anni, sia in relazione alle precedenti ipotesi legate alla TAV che agli accordi di programma per la chiusura dei P.L. sulla linea storica Gorizia - Trieste, non si inserivano adeguatamente nel tessuto urbano e viabilistico, incontrando difficoltà tecniche e di fatto non risolvevano i problemi di collegamento viario.

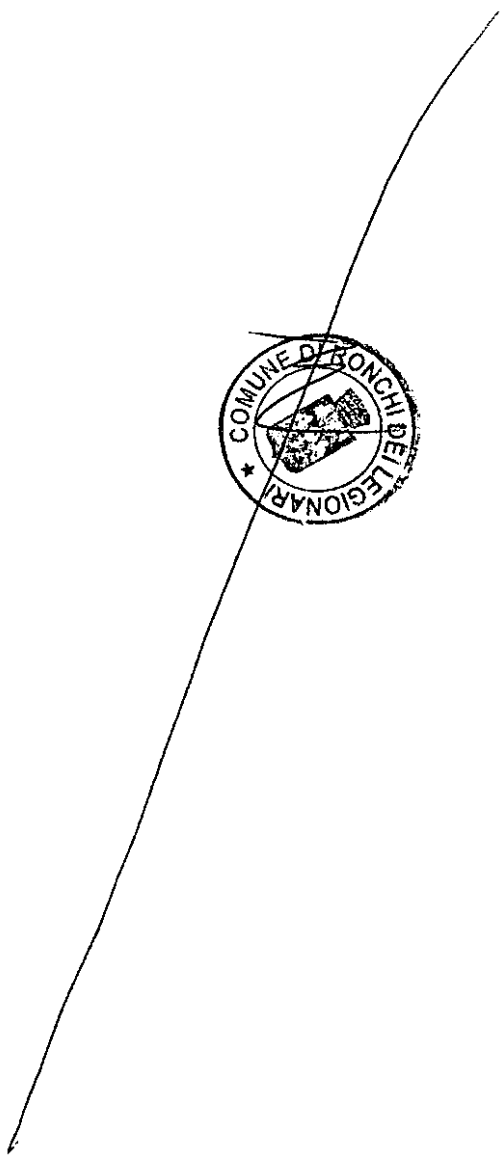
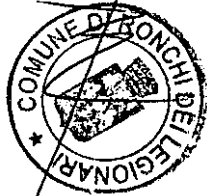
Per tali ragioni si richiede:

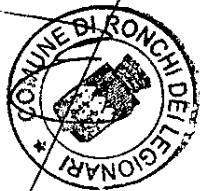
- a. Che la variante sulla linea storica Udine – Trieste, come da Vostro progetto preliminare, preveda comunque il mantenimento della percorribilità sulla Strada Provinciale n. 15 (via Monte Cosich);



- b. L'interramento della linea storica Gorizia - Trieste da bivio S.Polo fino in prossimità dell'incrocio con il viadotto autostradale, con la conseguente eliminazione delle pertinenziali infrastrutture fuori terra, al fine di ricucire l'abitato del Comune di Ronchi dei Legionari, eliminando le diseconomie derivanti agli utenti della strada per la mancata utilizzazione dei perditempo di attesa ai P.L., in genere piuttosto elevati, e consentire a tutti gli utenti una migliore mobilità almeno sul lato nord-est del paese, considerato che a sud, le modifiche alla linea VE-TS, creeranno un'imponente cesura al tessuto urbano.
- c. Si ricorda che nelle adiacenze della linea ferroviaria è stato realizzato un impianto di sollevamento delle acque meteoriche provenienti dall'abitato di Selz con attraversamento della linea ferroviaria al Km. 52+269, pertanto, anche nel periodo

DI RONCHI



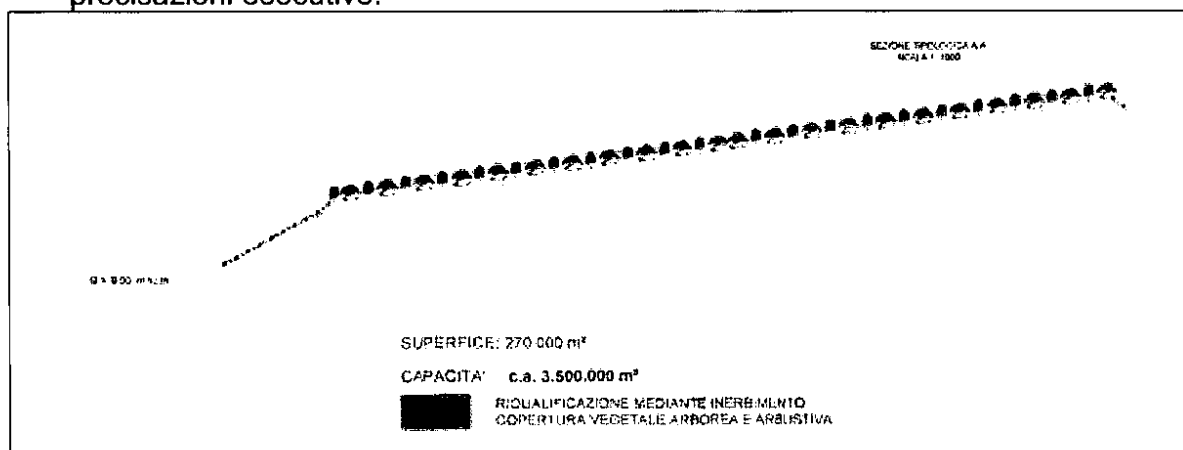


Interferenza nr.7

*Siti conferimento terre da scavo e approvvigionamento inerti "Cava Monte sei Busi"
Transito veicoli movimento terra*

Dalla documentazione progettuale, relazione di cantierizzazione e collegati elaborati grafici, si prevede l'utilizzo della Cava "Monte sei Busi" per l'approvvigionamento di inerti ed il conferimento delle terre da scavo. Su tale tale previsione si osserva:

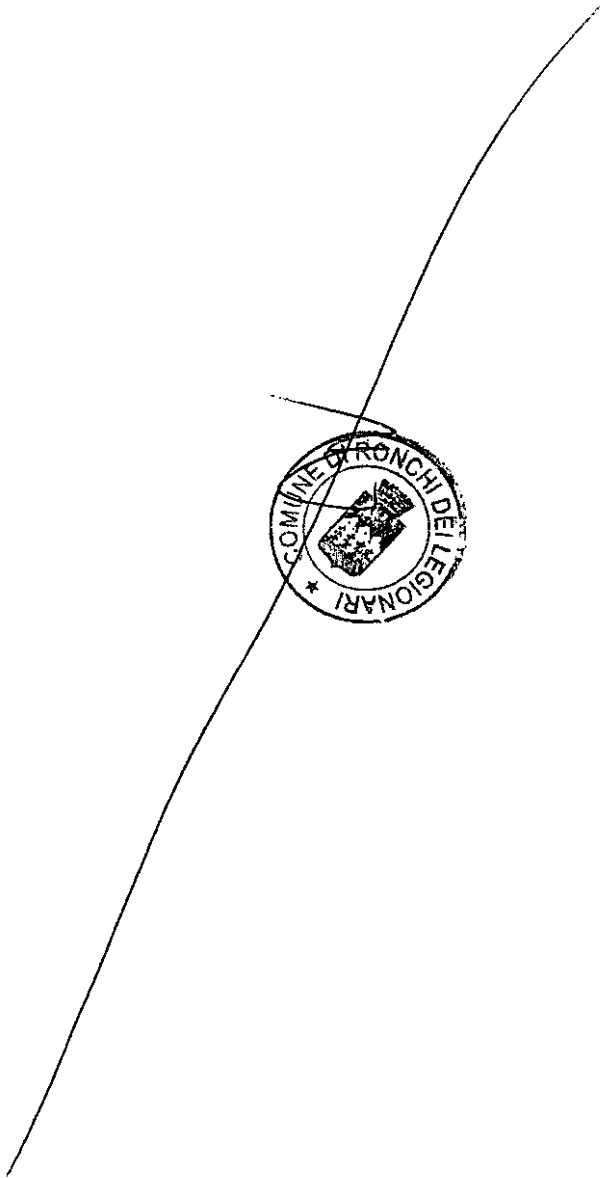
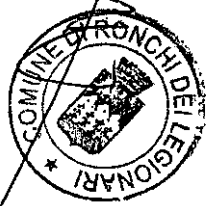
- a. L'autorizzazione per l'esercizio dell'attività di cava viene rilasciata dalla Regione Friuli Venezia Giulia, sulla base delle competenze in materia costituzionalmente attribuite. La RFVG infatti ha autorizzato l'esercizio di tale attività sulla base di un progetto di recupero ambientale in avanzato stato di attuazione. Si richiede pertanto di effettuare un preventivo studio di fattibilità sul possibile approvvigionamento e conferimento di materiali da scavo all'interno del sito. A tal fine si consideri il Decreto dell'Assessore Regionale all'Ambiente nr. AMB/151-GO/CAV/8 dd. 06.02.1996 con il quale si autorizza la coltivazione della cava di calcare denominata "Monte Sei Busi" per un periodo di venti anni suddiviso in quattro fasi quinquennali. La terza fase, attualmente in esercizio, è stata autorizzata con Decreto del Direttore centrale ambiente e lavori pubblici n. ALP.1- 2842-GO/CAV/8 dd.07.12.2007 nel quale sono riportate alcune precisazioni esecutive.



Stralcio progetto Italferr

- b. In caso fosse verificata positivamente l'ipotesi di cui sopra, si ritiene necessario inoltre:
 - Individuare come assi principali di attraversamento e movimentazione materiali di scavo l'autostrada A/4 e la S.S. 677 Casello Redipuglia – SS.14;
 - Residualmente individuare i percorsi di attraversamento ed il numero approssimativo dei mezzi movimento terra in transito sul territorio comunale. Su tali tratti stradali dovrà essere predisposta idonea segnaletica, un programma di pulizia e manutenzione ordinaria e straordinaria del manto stradale durante i lavori nonché il ripristino finale a lavori eseguiti. Il piano dei trasporti dovrà essere realizzato con finalità tese a limitare l'immissione in atmosfera delle polveri di carico e del CO₂. Si indica per l'abbassamento del CO₂ di prevedere nel progetto di cantierizzazione l'uso di veicoli alimentati a biogas liquefatto (biocarburante a base di rifiuti organici in grado di abbassare dell'80% l'emissione di CO) o altri sistemi in grado di mitigare l'impatto da CO₂. Resta

NEBBIONE



fermo il rispetto delle normative in materia di trattamento delle terre e rocce da scavo indicate dal D.Lgs. 152/2006.
Gli adempimenti di cui sopra dovranno essere concordati con il comune tramite specifico atto convenzionale.

Resta inteso che il presente elenco di segnalazione sulle "interferenze non rilevate" riguarda argomentazioni e attribuzioni di competenza del comune di Ronchi D.L., fatti salvi gli ulteriori e separati pareri nulla-osta, autorizzazioni ecc... che dovranno essere richiesti agli enti interessati dal progetto preliminare in questione.

Questo ente si riserva di comunicare altre eventuali "interferenze" che si dovessero rilevare in seguito ad ulteriori verifiche ed approfondimenti.

Il Responsabile Ufficio Urbanistica
e Pianificazione Territoriale
geom. Raimondo Pantarotto

U:\urbanistica\STAMPURB\MACCHI\PROGETTO RFI CORRIDOIO SITALFERR TRATTA RONCHI TRIESTENITALferrinterferenza2011.DOC

COMUNE DI RONCHI DEI LEGIONARI
AUTENTICAZIONE DI COPIE DI ATTI E DOCUMENTI
(Art. 18 del D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445)

La presente copia, composta di n. 56 fogli,
è conforme all'originale ~~emesso da questo ufficio/in~~
deposito presso questo ufficio.

Data 01/08/2011



