



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

E.prot DVA – 2013 – 0005116 del 26/02/2013

COMUNE DI BAGNARIA ARSA

Servizio Edilizia Privata e Urbanistica

C.F. e.P.I.
00461800302

Tel. 0432/929227
Fax. 0432/920283

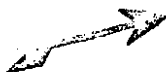
PROT.N.0001482

li, 12.02.2013

RACCOMANDATA A/R

SPETT.:
"REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA"
DIREZIONE CENTRALE AMBIENTE,
ENERGIA E POLITICHE PER LA
MONTAGNA
*Servizio Valutazione Impatto
Ambientale*
Via Giulia n. 75/1
34126 TRIESTE

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



COMMISSARIO STRAORDINARIO
PER L'ASSE FERROVIARIO
VENEZIA-TRIESTE
Arch. Bortolo MAINARDI
p.za Tiziano n. 26
32044 PIEVE DI CADORE (BL)

OGGETTO: Approvazione del documento dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste- Venezia tratto Ronchi-Portogruaro" e osservazioni alla Procedura di VIA ai sensi del D. Lgs. 163/2006 sul progetto preliminare "Sistema conoscitivo Unico dei Quattro tracciati di progetto". - **Trasmissione deliberazioni dei comuni interessati**

Premesso che,

- Con nota del servizio Infrastrutture di trasporto e comunicazione della Regione FVG prot. 0035592/P del 14.12.2011 e con successivo decreto di concessione e erogazione n. 4096 di data 05.09.2012 veniva concesso al comune di Bagnaria Arsa un contributo per le spese derivanti dalla attività di valutazione del progetto della linea AC sulla tratta ferroviaria Venezia-Trieste in qualità di comune capofila dei comuni interessati dal progetto della delle linea AC sulla tratta ferroviaria Venezia-Trieste
- Con riunione dell'Assemblea dei Sindaci dei comuni interessati dal passaggio della linea ferroviaria ad alta capacità Ronchi sud-confine regionale del 06.03.2012 si era costituita l'Assemblea Permanente dei sindaci sul tema dei progetti AV/AC;
- con successive deliberazioni i comuni interessati hanno individuato nel comune di Bagnaria Arsa il comune capofila per l'espletamento delle procedure di utilizzo del contributo assegnato dalla Regione FVG per la attività di valutazione del progetto in oggetto;
- nella riunione dell'assemblea permanente dei sindaci del 06.03.2012 veniva accolta la proposta di incaricare l'ing. Andrea Debernardi della redazione dello schema direttore per il potenziamento della rete ferroviaria nella bassa pianura friulana e che allo stesso veniva affidato l'incarico con determinazione del Responsabile dell'Ufficio Tecnico del Comune di Bagnaria Arsa n. 115/UT del 02.08.2012;

- che lo studio dell'ing. Andrea Debernardi è stato presentato e valutato dai comuni aderenti alla assemblea Permanente dei sindaci che si sono espressi con le allegate determinazioni;

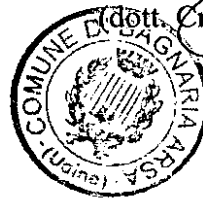
Tutto ciò premesso si trasmette l'allegata documentazione relativa alla approvazione del documento dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia_tratto Ronchi-Portogruaro" e osservazioni alla Procedura di VIA ai sensi del D. Lgs. 163/2006 sul progetto preliminare "Sistema conoscitivo Unico dei Quattro tracciati di progetto" trasmesse dai comuni interessati unitamente al documento costituente "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste- Venezia_tratto Ronchi-Portogruaro - Relazione di Sintesi" redatto dall'ing. Andrea Debernardi.

Distinti saluti.

Responsabile del procedimento: dott. David Pitta
Responsabile dell'istruttoria: dott. Claudio Giacomuzzi
Tel. 0432.929227 - fax. 0432.920283

Allegati: - copie deliberazioni dei comuni di:

- **Castions di Strada;**
- **Gonars;**
- **Muzzana del Turgnano;**
- **Palazzo dello Stella;**
- **Palmanova;**
- **Pocenia;**
- **Porpetto;**
- **Ronchis;**
- **Ruda;**
- **San Giorgio di Nogaro;**
- **Fiumicello;**
- **Torviscosa;**
- **Villa Vicentina;**
- **Cervignano del Friuli;**
- **Carlino,**
- **Bagnaria Arsa**
- **Relazione di osservazione al progetto preliminare della linea AV/AC**



Il Sindaco
(dott. Cristiano TIUSSI)

P.zza S. Andrea, 1 - 33050 BAGNARIA ARSA (UD)

E-mail: area_tecnica@comune.bagnariaarsa.ud.it / ufficiotecnico@comune.bagnariaarsa.ud.it / servizi_manutentivi@comune.bagnariaarsa.ud.it

**ASSEMBLEA PERMANENTE DEI SINDACI DELLA BASSA FRIULANA INTERESSATI DAL
PROGETTO PRELIMINARE "NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE" (2010)
NELLA TRATTA FIUME ISONZO-FIUME TAGLIAMENTO**

DOCUMENTO UNITARIO

*OSSERVAZIONI IN MERITO AL DOCUMENTO INTEGRATIVO AL "VIA" PER IL
PROGETTO DELLA "NUOVA LINEA AV/AC TRIESTE-VENEZIA" DEL 2010*

In merito all'invio del documento integrativo allo studio di VIA relativo al progetto preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" (dicembre 2010) da parte della Regione- Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche della Montagna, avvenuto in data 27 giugno 2012, i Comuni che fanno parte dell'Assemblea Permanente dei Sindaci costituitasi il 6 marzo 2012 (Bagnaria Arsa, Carlino, Castions di Strada, Cervignano del Friuli, Gonars, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pocenia, Porpetto, Ronchis, Ruda, San Giorgio di Nogaro, Teor, Torviscosa, Villa Vicentina, Fiumicello) e i Comuni che, benché non tenuti ad esprimere un parere sul documento integrativo al VIA, hanno successivamente aderito alla proposta di far parte dell'Assemblea medesima (Santa Maria la Longa, Pozzuolo del Friuli, Pavia di Udine, Precenicco, Latisana) esprimono in maniera unitaria le seguenti osservazioni.

- 1) Per la tratta Mestre-Portogruaro, lo studio di "VIA" presentato è relativo al progetto del tracciato "litoraneo" così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, nonostante da mesi sia in atto un confronto tra i Comuni interessati e il Commissario Straordinario Mainardi.

Il Commissario ha registrato (lettera ai Comuni del Veneto del 13 luglio 2012) il dissenso quasi unanime dei Comuni interessati nei confronti del tracciato "litoraneo" e ha presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, attualmente al vaglio dei Comuni stessi, che prevede un tracciato del tutto diverso, affiancato alla linea storica.

Questo mutamento di scenario non può non avere conseguenze dirette anche sulla tratta friulana, in particolare per quanto riguarda il tracciato previsto tra Ronchis e Torviscosa e la scelta progettuale del 2010 di affiancare le infrastrutture ferroviarie all'Autostrada A4.

Il problema dell'innesto tra i due rami, e l'eventuale disomogeneità delle caratteristiche tecniche del tracciato, sono a questo punto ineludibili, e dovranno essere oggetto di una valutazione seria e circostanziata da parte dei Sindaci dei Comuni friulani

per l'individuazione di un'eventuale alternativa di tracciato compatibile con lo scenario che si sta delineando in Veneto e che dovrà tenere conto di tutte le possibili fasi di ammodernamento e di potenziamento della linea storica.

Si evidenzia inoltre come in territorio di Ronchis il tracciato proposto nel progetto preliminare RFI del 2010 insista su di un corridoio che appare ormai compromesso dalla realizzazione del nuovo casello autostradale.

- 2) Nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico-Adriatico", il quale, entrando in Italia dal valico di Tarvisio e ricalcando la cosiddetta "Pontebbana" fino a Udine, proseguirà a sud in direzione di Palmanova e di Cervignano scalo, per connettersi alla linea Trieste-Venezia.

Tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano-Udine e della connessione con la nuova linea Trieste-Venezia.

La valutazione che l'Assemblea dei Sindaci esprimerà in accordo con il professionista dovrà riguardare anche la tratta Cervignano-Palmanova-Udine e non solo l'interconnessione con la Trieste-Venezia e l'ingresso allo scalo merci di Cervignano.

In merito a quest'ultimo punto, le Amministrazioni Comunali di Torviscosa, Bagnaria Arsa, Gonars e Palmanova esprimono il proprio dissenso sulla soluzione progettuale contenuta nel progetto RFI del 2010, in particolare per quanto riguarda il "lunotto" di collegamento tra lo scalo e la connessione prevista sul sedime della dismessa linea San Giorgio di Nogaro-Palmanova.

**ATTIVITA' DELL'ASSEMBLEA PERMANENTE DEI SINDACI SULLA VALUTAZIONE E DEL
PROGETTO PRELIMINARE AV/AC PRESENTATO NEL DICEMBRE 2010
(FINO A LUGLIO 2012)**

- 1) Con comunicazione del 13 settembre 2011, prot. n. 853, pervenuta ai Comuni di **Bagnaria Arsa, Carlino, Castions di Strada, Cervignano del Friuli, Gonars, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pocenia, Porpetto, Ronchis, Ruda, San Giorgio di Nogaro, Teor, Torviscosa, Villa Vicentina**, l'Assessorato alle Infrastrutture, Mobilità, Pianificazione Territoriale, Lavori Pubblici della Regione Friuli Venezia Giulia ha comunicato il suo impegno "a sostenere le spese per l'espletamento della consulenza tecnica a supporto delle valutazioni dei Comuni interessati al tracciato della linea

ferroviaria AV/AC nella tratta confine regionale-Ronchi sud nell'ambito delle procedure di valutazione di impatto ambientale e di localizzazione del progetto".

- 2) Il giorno 20 ottobre 2011, il Comune di Bagnaria Arsa è stato nominato dai Sindaci riunitisi in assemblea come Comune capofila per le procedure di richiesta del contributo regionale e per l'acquisizione delle delibere giuntali dei Comuni aderenti.
- 3) Il giorno 6 marzo 2012 si è costituita formalmente l'Assemblea Permanente dei Sindaci dei Comuni interessati dal passaggio della linea ferroviaria AV/AC nel tratto regionale compreso tra il fiume Isonzo e il fiume Tagliamento, che si è dotata di proprio regolamento interno. Oltre ai Comuni citati, sono stati invitati a partecipare all'assemblea, e hanno aderito all'invito, i Comuni di **Fiumicello** e di **Santa Maria la Longa**.

L'assemblea ha determinato di nominare l'ing. **ANDREA DEBERNARDI** quale suo consulente per la valutazione del progetto preliminare in oggetto e per l'elaborazione di proposte alternative.

- 4) Nell'a seduta del 14 giugno 2012, presente l'ing. Debernardi, l'Assemblea ha deciso di invitare a far parte dell'assemblea anche i Sindaci dei Comuni di **Precenicco**, **Latisana**, **Pavia di Udine**, **Pozzuolo del Friuli**, affinché il novero dei Comuni potenzialmente interessati dal tracciato AV/AC Trieste-Venezia e dal ventilato raddoppio della Udine-Cervignano fosse completo.

I quattro Comuni sopra citati hanno aderito all'invito.

Nella stessa seduta, è stato inoltre approvato il cronoprogramma di lavoro presentato dal professionista.

- 5) Nella seduta dell'11 luglio 2012, sono stati definiti i gruppi di lavoro per Comuni omogenei che, pur in un quadro complessivo di analisi e valutazione del progetto, saranno chiamati ad affrontare le specificità locali e le peculiarità del tracciato.

I gruppi, in tutto quattro, sono così composti:

- 1) Settore est: Villa Vicentina, Fiumicello, Ruda, Cervignano.
- 2) Settore centrale (connessione con "Baltico-Adriatico"): Cervignano, Torviscosa, San Giorgio di Nogaro, Bagnaria Arsa, Gonars.
- 3) Settore ovest: San Giorgio di Nogaro, Porpetto, Carlino, Teor, Castions di Strada, Muzzana, Palazzolo, Precenicco, Pocenia, Ronchis, Latisana.
- 4) Settore Palmanova-Udine: Bagnaria Arsa, Palmanova, Santa Maria la Longa, Pavia di Udine, Pozzuolo.

PROGRAMMA DI LAVORO (DA LUGLIO 2012 IN POI)

Dal 23 luglio 2012 si inizieranno i lavori dei singoli gruppi, come sopra definiti, assieme all'ing. Debernardi.

Entro la prima metà di settembre 2012, sarà approntato un primo elaborato, dal carattere più generale, con una prima valutazione complessiva sul tracciato e sulle possibili alternative.

Detto elaborato verrà presentato al Commissario Straordinario Mainardi e all'Assessore Regionale Riccardi nel corso di un incontro che sarà organizzato a questo scopo.

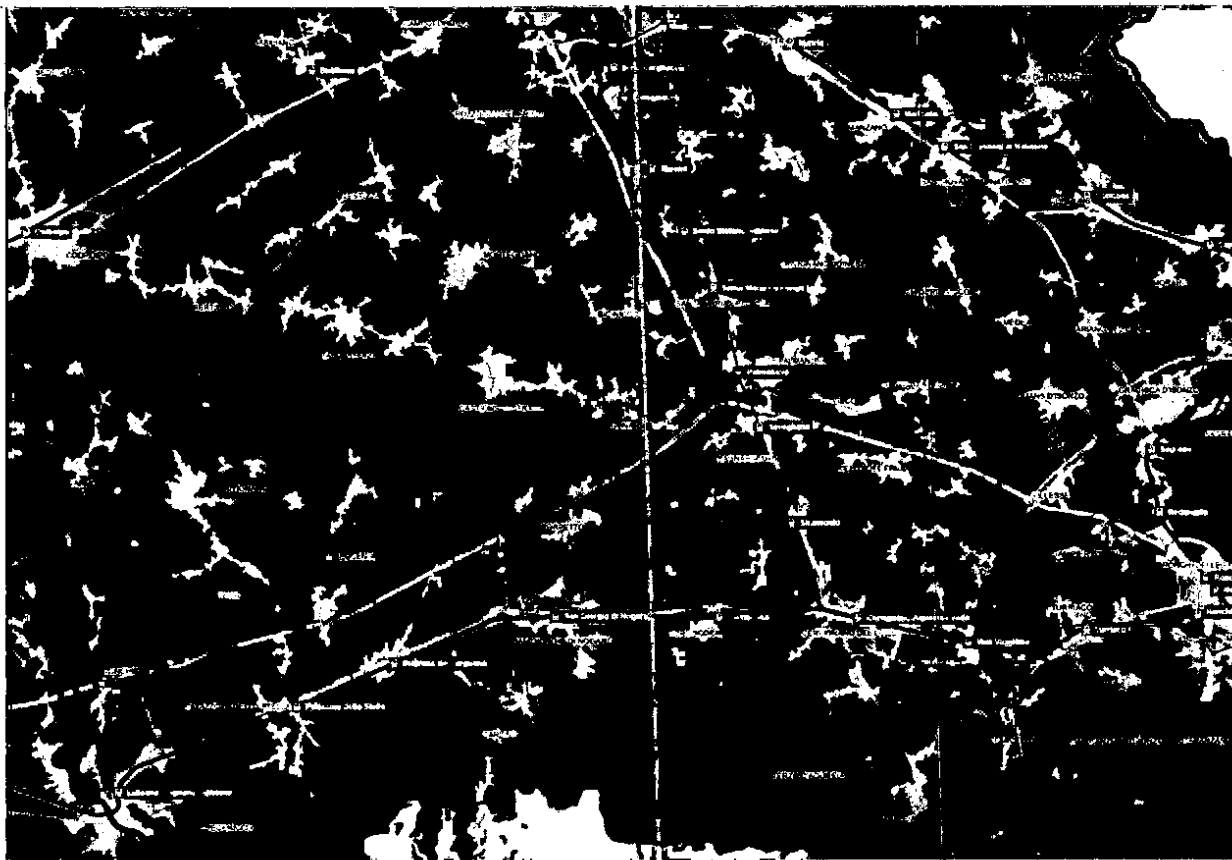
Entro il mese di dicembre 2012, saranno consegnati gli elaborati finali dello studio del professionista.

Bagnaria Arsa, 23 luglio 2012

- Il Sindaco di BAGNARIA ARSA
- Il Sindaco di CARLINO
- Il Sindaco di CASTIONS DI STRADA
- Il Sindaco di CERVIGNANO DEL FRIULI
- Il Sindaco di GONARS
- Il Sindaco di FIUMICELLO
- Il Sindaco di LATISANA
- Il Sindaco di MUZZANA DEL TURGNANO
- Il Sindaco di PALAZZOLO DELLO STELLA
- Il Sindaco di PALMANOVA
- Il Sindaco di PAVIA DI UDINE
- Il Sindaco di POCENIA
- Il Sindaco di PORPETTO
- Il Sindaco di POZZUOLO DEL FRIULI
- Il Sindaco di PRECENICCO
- Il Sindaco di RONCHIS
- Il Sindaco di RUDA
- Il Sindaco di SAN GIORGIO DI NOGARO
- Il Sindaco di SANTA MARIA LA LONGA
- Il Sindaco di TEOR
- Il Sindaco di TORVISCOSA
- Il Sindaco di VILLA VICENTINA

[Handwritten signatures and notes on a lined document. Some signatures are crossed out with an 'x'. One signature is clearly legible as 'Sindaco di CERVIGNANO'.]

**Assemblea permanente dei Sindaci della Bassa Friulana
(Provincia di Udine)**



**OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE
DELLA NUOVA LINEA AVIAC VENEZIA-TRIESTE**

TRATTA PORTOGRUARO-RONCHI

RELAZIONE DI SINTESI

VERSIONE

DATA

1.0

Dicembre 2012

R

Versione
1.0

Data
19/12/2012

Autore
A.Debernardi

TIMBRO

ing. Andrea Debernardi
via Roma, 30
23875 OSNAGO (LC)
p.IVA 02478940139
ord.ingegneri prov.Lecco (n°571)

SEDE OPERATIVA
via Maffucci, 40
20158 MILANO
tel./fax: 02-365.57.854
e-mail: andrea.debernardi@ingpec.eu

COLLABORATORI
ing. Simone Borghi
arch. Carlo Molteni
dott.pt. Emanuele Ferrara

- INDICE -

1. Introduzione	3
2. Aspetti generali del progetto.....	7
3. Ambito territoriale Ovest.....	16
4. Ambito territoriale Centro	31
5. Ambito territoriale Est.....	37

1. Introduzione

1.1. Oggetto del documento

Il presente documento costituisce la sintesi delle Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste / tratta Portogruaro-Ronchi¹ ed al successivo Quadro conoscitivo unitario², già predisposte dalle Amministrazioni Comunali interessate (vedi tabella seguente).

Comune	Atto amministrativo
Bagnaria Arsa	Del.G.C.n.24 del 24/02/2011; Del.G.C.n.114 del 23/07/2012; Del.G.C.n.120 del 17/08/2012
Castions di Strada	Del.G.C.n.42 del 10/03/2011; Del.G.C.n.97 del 24/07/2012
Cervignano del Friuli	Nota prot.1741 del 18/01/2011; Del.G.C.n.117 del 25/07/2012
Fiumicello	Nota prot.3150 del 18/03/2011; Del.G.C.n.104 del 25/07/2012
Gonars	Nota prot.2041 del 25/02/2011; Del.G.C.n.83 del 25/07/2012
Muzzana del Turgnano	Del.G.C.n.70 del 18/07/2012
Palazzolo dello Stella	Del.G.C.n.107 del 27/07/2012
Palmanova	Del.C.C.n.56 del 25/07/2012
Pocenia	Del.G.C.n.32 del 19/07/2012
Porpetto	Note prot.1936/1937 del 19/03/2011; Del.G.C.n.74 del 18/07/2012
Ronchis	Del.G.C.n.43 del 26/07/2012
Ruda	Nota prot.1699 del 28/02/2011; Del.G.C.n.72 del 23/07/2012
San Giorgio di Nogaro	Nota prot.15179/2114 del 21/02/2011; Nota prot.3255 del 26/07/2012
Teor	Del.G.C.n.29 del 19/07/2012
Torviscosa	Del.C.C.n.36 del 30/11/2011
Villa Vicentina	Nota prot.1803 del 14/03/2011

Esso è stato redatto nel quadro dell'incarico per la redazione dello schema direttore del potenziamento della rete ferroviaria nella Bassa Friulana, conferito dal Comune di Bagnaria Arsa in qualità di ente capofila dell'Assemblea Permanente dei Sindaci³, Tale incarico, definito dalle Amministrazioni grazie al contributo finanziario della Regione Friuli-Venezia Giulia, è stato configurato in modo tale da rappresentare un elemento di continuità metodologica con gli approfondimenti già svolti nel 2007-2008 dal Gruppo Tecnico Istruttorio istituito dalla Regione Friuli-Venezia Giulia⁴, e che hanno già costituito un fattore di parziale orientamento per i progettisti della nuova linea.

Scopo fondamentale del documento è dunque quello di ricostruire un quadro unitario degli elementi di criticità e/o di opportunità, emersi relativamente al citato progetto preliminare, in un'ottica di co-operazione costruttiva, volta al miglioramento degli elaborati progettuali, nonché al loro inserimento entro una cornice programmatica riferita allo sviluppo dell'intera rete ferroviaria della Bassa.

1.2. Contesto decisionale

La presentazione delle Osservazioni al progetto preliminare del 2010 rappresenta un passaggio essenziale all'interno della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale attualmente in corso. Essa tuttavia deve tener conto anche delle variazioni intercorse durante il biennio 2010-2012 in

¹ Vedi: RFI – Rete Ferroviaria Italiana, U.O.Pianificazione e coordinamento progetti; *Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste – tratta Portogruaro-Ronchi*; progetto preliminare, a cura di Italferr, novembre 2010.

² Vedi: RFI – Rete Ferroviaria Italiana, U.O.Ambiente e archeologia; *Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste – tratta Portogruaro-Ronchi*; progetto preliminare, Sistema Conoscitivo Unitario; relazione generale; a cura di Italferr, maggio 2012.

³ Det.115/UT del 2 agosto 2012.

⁴ Vedi il Protocollo d'intesa per la condivisione del tracciato della ferrovia AC/AV nella tratta tra i fiumi Tagliamento ed Isonzo", sottoscritto dai Sindaci (con esclusione di Porpetto e Villa Vicentina) in data 04/02/2008

alcuni orientamenti programmatici, relativi all'estensione della rete AV/AC ad est del nodo di Venezia.

In particolare, è opportuno segnalare anche formalmente in questa sede che, per quanto riguarda la tratta Mestre-Portogruaro, il progetto ed il corrispondente Studio d'Impatto Ambientale sono riferiti al tracciato Cosiddetto "litoraneo", rispetto al quale il Commissario Straordinario competente sull'intera tratta Venezia-Trieste ha registrato un dissenso quasi unanime, tanto da predisporre uno studio di prefattibilità che prevede un tracciato del tutto diverso, in affiancamento alla linea storica. Tale studio, presentato nel luglio 2012, è attualmente all'esame delle Amministrazioni Comunali interessate.

Questo mutamento di scenario non può evidentemente non avere conseguenze dirette anche sulla tratta friulana, in particolare per quanto riguarda il tracciato previsto tra Ronchis e Torviscosa, e la scelta dell'affiancamento all'autostrada A4. Esso pone infatti il problema dell'innesto tra i due rami, e dell'eventuale disomogeneità delle caratteristiche tecniche del tracciato, non più eludibile anche all'interno di una procedura di VIA ancora formalmente riferita al tracciato 2010.

In secondo luogo, risulta più che mai opportuno ricordare come, nell'ottobre 2011, la Commissione Europea abbia adottato una proposta di modifica della rete di trasporto transeuropea TEN-t, che include il nuovo corridoio Baltico-Adriatico, il quale interessa il territorio italiano entrando dal valico di Tarvisio e seguendo la nuova linea Pontebbana sino a ricongiungersi con la direttrice Venezia-Trieste in corrispondenza dello scalo di Cervignano.

Tale variazione, al pari della precedente, determina un mutamento radicale del quadro programmatico sul quale è stato sviluppato il tracciato RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della linea Cervignano-Udine, e della sua connessione con la linea Trieste-Venezia, intesa sia nella sua configurazione attuale, sia nello stato di progetto futuro.

Date queste premesse, l'incarico conferito dall'Assemblea Permanente dei Sindaci viene a riguardare non soltanto il progetto della nuova tratta AV/AC Portogruaro-Ronchi, ma anche:

- le prospettive di potenziamento della tratta Cervignano-Palmanova-Udine;
- le modalità di interconnessione con la linea Trieste-Venezia in corrispondenza dello scalo di Cervignano;
- l'assetto funzionale e gli impatti locali della rete ferroviaria esistente, compresa fra il Tagliamento, l'Isonzo ed il nodo di Udine (escluso).

1.3. Metodologia adottata

La metodologia adottata per lo svolgimento dell'incarico ha comportato, in primo luogo, una dettagliata fase di analisi volta a ricostruire non soltanto lo stato fisico e funzionale dei luoghi interessati dalla rete ferroviaria esistente/futura, ma anche le valutazioni sviluppate dalle singole Amministrazioni interessate circa i problemi, le opportunità e gli orizzonti programmatici ad essi collegati.

Date le premesse indicate al paragrafo 1.2, tali approfondimenti non sono stati limitati ai soli ambiti coinvolti dal tracciato della tratta AV/AC Portogruaro-Ronchi, definito dal progetto preliminare del 2010, ma si sono estesi all'insieme delle aree interessate dall'insieme delle tratte ferroviarie esistenti o previste nella Bassa Friulana.

Gli approfondimenti sono stati ottenuti incrociando dati oggettivi riferiti allo stato dei luoghi ed alla funzionalità della rete, ottenuti da varie fonti, ed elementi soggettivi rilevati tramite un processo di consultazione tecnico-istituzionale svoltosi nel periodo luglio-ottobre 2012. Questo processo è stato strutturato con riferimento a quattro gruppi, che rimandano ad altrettanti ambiti territoriali:

- **Ovest**, corrispondente alla porzione di rete compresa tra il Tagliamento e San Giorgio di Nogaro;
- **Centro**, corrispondente allo snodo compreso tra San Giorgio di Nogaro, Cervignano e Palmanova, destinato a garantire l'interconnessione dei due corridoi transeuropei fra loro e con lo scalo di Cervignano;
- **Est**, corrispondente alla porzione di rete compresa tra Cervignano e l'Isonzo;
- **Nord**, corrispondente alla porzione di rete compresa tra Palmanova ed il nodo di Udine.

Si ritiene utile evidenziare, in questa sede, che le attività di consultazione hanno investito anche Comuni non interpellati nell'ambito della procedura di VIA relativa alla tratta Portogruaro-Ronchi, quali in particolare, nell'ambito Ovest, Latisana e Precenico e, nell'ambito Nord, Pavia di Udine, Pozzuolo del Friuli e Santa Maria La Longa.

Gli esiti della consultazione sono illustrati, oltre che da una specifica relazione, anche da un insieme di **tavole di diagnosi**, che riportano una mappatura dettagliata delle criticità e delle opportunità progettuali rilevate, definita secondo la legenda di seguito riportata.

LEGENDA

ELEMENTI DI CRITICITA'

- Inquinamento acustico - Vibrazioni
- Inquinamento acustico - Rumore
- Effetto barriera urbano
- Effetto barriera territoriale
- Formazione di code ai passaggi a livello
- Elemento soggetto a vincolo paesaggistico
- Nodo di stazione - fermata
- Nodo di stazione - problemi di manutenz./degrado
- Nodo di stazione - senza servizi passeggeri
- Nodo di stazione - problemi di sosta
- Nodo di stazione - interscambio bus esistente/provisto
- Nodo stradale pericoloso
- Area fonte di inquinamento luminoso
- Demolizione di corpi stradali/ferrovieri/edilizi
- Bacino di utenza attratto dalla stazione
- Elemento idrorelettivo (D.Lgs. 42/2004, art.142)

ELEMENTI ARCHEOLOGICI

- Età preistorica (paleolitico, mesolitico, neolitico)
- Età protostorica (eneolitico, bronzo, ferro)
- Età classica / romana
- Età longobarda / medievale
- Tracce di strade romane

ELEMENTI DI PROGETTUALITA'

- Progetto preliminare TAV (anno 2010)
- Fascia di rispetto ferroviaria TAV (75 m)
- Viabilità recentemente realizzata o in corso di esecuzione
- Nuove viabilità ipotizzata o in corso di progettazione
- Previsione di sovrappasso stradale
- Previsione di sottopasso stradale
- Piste/itinerari ciclopedonali
- Previsione di sottopasso ciclopedonale
- Nuove rotonde previste
- Previsione di nuova stazione bus di interscambio
- Nuovo elettrodotto previsto
- Aree produttive/artigianali previste
- Aree commerciali previste

UNITA' PAESISTICHE

- Boschi e arbusti
- Coltivazioni arboree
- Prati e seminativi
- Paludi e saline
- Aree golenali
- Acque e sabbie
- Urbanizzato

ELEMENTI ESISTENTI

- Tracciati stradali principali
- Sovrappasso stradale (cavalcavia)
- Sottopasso stradale (sottoferrovia)
- Sottopasso ciclopedonale
- Impianto semaforico
- Rotonda
- Passaggio a livello
- Area di parcheggio
- Stazione bus di interscambio
- Linea ferroviaria in esercizio
- Linea ferroviaria dismessa
- Canale
- Elettrodotto
- Area scalo ferroviario di Cervignano
- Interporto "Alpe Adria"
- Denominazione di fermata
- Denominazione comunale
- Confine comunale
- Presenza di azienda agricola
- Area produttive/artigianali di recente realizzazione
- Area commerciale di recente realizzazione
- Area S.I.C. e/o bosco di pregio
- Argine dei fiumi Isonzo e Tagliamento

NOTA: l'indicazione degli elementi archeologici è limitata alle aree circostanti i tracciati ferroviari in progetto

Nel presente rapporto, tali tavole verranno utilizzate per stralci, utili a fornire un riepilogo delle Osservazioni al progetto preliminare del 2010.

Nell'ambito dell'incarico conferito, si prevede altresì che a queste tavole faccia seguito un ulteriore insieme di elaborati, volto a definire le strategie di inserimento delle nuove infrastrutture, ritenute maggiormente accettabili dalle Amministrazioni comunali coinvolte.

1.4. Struttura della relazione

La presente relazione, focalizzata sui soli aspetti riferiti al progetto preliminare 2010, si struttura in quattro sezioni, così configurate:

- aspetti di carattere generale (capitolo 2);
- criticità rilevate nell'ambito occidentale (capitolo 3);
- criticità rilevate nell'ambito centrale (capitolo 4);
- criticità rilevate nell'ambito orientale (capitolo 5).

Si segnala in ogni caso che **la relazione di sintesi**, sviluppata al fine di offrire un quadro coordinato delle principali problematiche connesse alla realizzazione della nuova tratta AV/AC, **non sostituisce le Osservazioni presentate dai singoli Comuni**, alle quali si rimanda per tutti gli aspetti di maggior dettaglio, quali in particolare la segnalazione delle singole interferenze, le precisazioni relative alla collocazione dei recettori di impatto acustico, ecc...

2. Aspetti generali del progetto

2.1. Quadro programmatico

Il quadro programmatico portato a supporto dell'intervento è poco aggiornato, oltre che frammentario, e non giustifica la realizzazione di una nuova linea ferroviaria ad alta velocità. La stessa prospettiva di potenziamento della rete ferroviaria regionale, a supporto del traffico merci ferroviario, può trovare un significato compiuto solo all'interno di una politica integrata del trasporto transalpino.

Il quadro programmatico portato a sostegno della necessità dell'opera è focalizzato essenzialmente sulla realizzazione della rete transeuropea di trasporto, TEN-t, ed in particolare di quello che è stato denominato, in successione temporale, Corridoio n.5, Progetto prioritario n.6, e Corridoio "mediter-raneo".

Come ben noto, lo sviluppo della rete TEN-t ha per obiettivo fondamentale la creazione di un supporto infrastrutturale coerente ed integrato per gli scambi fra gli stati membri dell'Unione Europea, da ottenersi in primo luogo attraverso l'eliminazione degli "anelli mancanti" tra le singole reti nazionali. Il perseguimento di tale obiettivo implica in molti casi la realizzazione di nuove infrastrutture, ma in altri può richiedere misure di altro genere, volte ad armonizzare il funzionamento delle infrastrutture preesistenti all'interno del corridoio.

Nel caso delle direttrici transalpine, è stato da tempo evidenziato che le motivazioni più forti per lo sviluppo dei corridoi TEN-t sono legate, più che alla velocizzazione del traffico passeggeri (quasi ovunque piuttosto modesto), all'incremento di capacità per il traffico merci. Tale evidenza risulta particolarmente chiara nel caso dei valichi con la Slovenia, che si sono caratterizzati nel corso degli ultimi 15 anni per un rilevante incremento dei flussi di traffico stradale pesante, a fronte di un'evoluzione di quello leggero, influenzata soprattutto dalla crescita delle relazioni transfrontaliere tra Trieste/Gorizia ed i distretti sloveni di Nova Gorica, Postumia e Capodistria, e dunque tale da indurre effetti poco significativi sui traffici di lunga percorrenza.

A fronte dell'andamento dei traffici, riscontrato sia sulle direttrici stradali che su quelle ferroviarie, non sembra oggi ricorrere alcuna rilevante premessa funzionale per la realizzazione, tra Venezia e Trieste, di una linea ferroviaria ad alta velocità, finalizzata in primo luogo alla riduzione dei tempi di percorrenza per i servizi passeggeri veloci. Più significative possono invece risultare le prospettive di sviluppo del traffico merci, che richiedono però, più che una linea dedicata, una serie di potenziamenti volti ad incrementare la potenzialità di circolazione dei "colli di bottiglia" (spesso collocati all'interno dei nodi urbani), nonché ad assicurare raccordi adeguati con i sistemi di terminalizzazione, che in Friuli-Venezia Giulia includono soprattutto lo scalo ferroviario di Cervignano ed il porto di Trieste.

In tal senso, lo sviluppo del corridoio mediterraneo dovrebbe trovare adeguata integrazione, sul piano non solo programmatico ma anche progettuale, con il nuovo corridoio Baltico-Adriatico, volto a supportare gli scambi tra l'Italia e la Mitteleuropa. D'altro canto, i soli potenziamenti infrastrutturali, anche laddove risultino necessari, non sono certo di per se stessi sufficienti a garantire la funzionalità del trasporto ferroviario, né la sua attrattività nei confronti dei flussi oggi indirizzati sul modo stradale. L'esperienza condotta negli scorsi decenni da altre nazioni europee rende chiaro che lo sviluppo del trasporto merci ferroviario attraverso le Alpi può trovare compimento soltanto all'interno di una politica integrata, che non trova al momento alcuna compiuta definizione di livello nazionale.

Ne consegue la generale perplessità nei confronti di una nuova linea ferroviaria ad alta velocità, cui si associa però una disponibilità ad approfondire, anche in termini di confronto costi/benefici, le

questione relative ai potenziamenti infrastrutturali che si rendano necessari nel quadro di una politica di riequilibrio modale del trasporto merci.

2.2. Tracciato complessivo

Il progetto, riferito ad un insieme complesso di tratte, diversamente caratterizzate sotto il profilo degli standard funzionali, non appare sufficientemente approfondito in ordine ai rapporti che devono intercorrere tra i singoli interventi e la programmazione di settore, sviluppata a livello sia nazionale che regionale.

La tratta ferroviaria in esame si colloca all'interno di un complesso sistema di interventi, volto a modificare profondamente l'assetto geometrico e funzionale della rete ferroviaria compresa tra Venezia, Udine e Trieste.

Ciascuna tratta presenta caratteristiche sue proprie, potendo essere ricondotta o meno alla tipologia propria delle nuove linee AV/AC. Peraltro, il progetto non specifica in modo chiaro le modalità di inserimento delle diverse tratte all'interno del sistema esistente, con la conseguenza di rendere ambigua la definizione degli standard funzionali di riferimento, così come lo stesso inserimento di alcune tratte all'interno del progetto in esame.



Ciò vale, ad esempio, per il sistema di elettrificazione, che sembra poter essere uniformato a quello adottato per le altre tratte AV/AC, di nuova realizzazione, nelle sole tratte collocate ad Ovest di San Giorgio di Nogaro.

In tal senso, sarebbe opportuno uno specifico chiarimento circa i rapporti che dovranno intercorrere tra la realizzazione della nuova linea ed i programmi di sviluppo della rete ferroviaria, definiti a livello nazionale ed anche regionale, in termini di potenziamento sia della rete (raddoppio linea Udine-Cervignano), sia dei servizi (Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale del Veneto, programmazione del Trasporto Pubblico Locale in Friuli-Venezia Giulia).

2.3. Realizzazione per fasi

Il principio di realizzazione della linea in sei fasi funzionali successive rappresenta un elemento da accogliere con favore; esso tuttavia non appare adeguatamente sviluppato dagli elaborati di progetto, che presentano diverse incongruenze ed omissioni, soprattutto con riferimento alle fasi di attuazione intermedie. Inoltre sarebbe necessario indicare in modo esplicito che la realizzazione di ciascuna fase verrà subordinata all'effettivo conseguimento dei livelli di traffico previsti per la fase precedente.

L'impostazione generale del progetto si basa in modo esplicito su una complessa fasatura dei singoli interventi, a sua volta definita attraverso uno specifico approfondimento modellistico attuato adottando una "strategia di saturazione" della rete esistente e/o di quella di volta in volta potenziata⁵.

Tale circostanza può ritenersi positiva, perché consente di definire un percorso progettuale ed attuativo più strettamente aderente all'andamento effettivo dei traffici ferroviari, garantendo altresì una maggiore integrazione delle nuove tratte all'interno della rete ferroviaria esistente.

Si deve tuttavia osservare che questa impostazione non viene mai esplicitamente correlata all'effettivo andamento dei traffici, così come riscontrabile a seguito della costruzione dei primi lotti funzionali; laddove risulterebbe invece opportuno subordinare la realizzazione delle varie fasi al verificarsi degli sviluppi di traffico previsti, in modo tale che soltanto dopo aver conseguito gli obiettivi della fase precedente sia possibile avviare la fase successiva.

Inoltre, è necessario sottolineare che l'impostazione per fasi non viene sviluppata dal progetto in modo compiuto. Al contrario, in diversi passaggi progettuali si riscontrano imprecisioni ed incongruenze che tendono a indebolire l'impianto programmatico complessivo dell'opera.

Ad esempio, la Relazione generale e la Relazione tecnica di esercizio collocano la tratta Cervignano-Ronchi all'interno della seconda fase funzionale, mentre gli studi trasportistici la pongono nella fase 4 (vedi tabella riportata a fianco).

Più sostanzialmente, è possibile osservare che alcune parti del progetto, ed in particolare la struttura adottata per la connessione con lo scalo di Cervignano, non sono coerenti con la fasatura ipotizzata (vedi paragrafo 4.3).

	Interventi
Scenario 1	- Scavalco e quadruplicamento S.Polo - Montebelluna - Completamento Linea dei Bivi: Dese - Bivio Marocco Bivio Spinea - AV/AC
Scenario 2	- Nuova tratta AC Ronchi Aeroporto - Aurisina (200 km/h) - Nuova stazione di Ronchi Aeroporto
Scenario 3a	- Raddoppio Treviso - Portogruaro - Scavalco a doppio binario a Treviso
Scenario 3b	- Nuova tratta Dese - Portogruaro (250 km/h) - PRG di Portogruaro con: deviate a 100 km/h verso la nuova linea attestamento servizi SFMR su bin 1 tr
Scenario 3c	- BAB 3/3 Cervignano - Portogruaro - Nuovo PRG Cervignano Smlstamento - Raddoppio Udine - Cervignano - Riattivazione tratta Palmanova - S.Giorgio, con raccordo dispari (Palmanova - S.Giorgio - Torviscosa) - Raccordo Udine Parco - tratta Bivio Chiviale - Bivio Carnaccio
Scenario 4	- Quadruplicamento Ronchi - Cervignano - Scavalco bin. pari linea dei Bivi - AV/AC VE-PD
Scenario 5	- Nuova tratta Cervignano - Portogruaro, interconnessione con tratta Palmanova - S.Giorgio
Scenario 6	- tratta Trieste - Aurisina connessa con Trieste Centrale e Linea di Cintura
Scenario 3d	- Nuova tratta Mestre - Aeroporto - Portogruaro - Interconnessione la Linea Storica e la Linea dei Bivi - Entrata a Portogruaro su tratta Pramaggiore - Portogruaro (raddoppiata)
Scenario 5d	- Nuova tratta Portogruaro (interconnessione Ovest)- Ronchi - Interconnessione di Portogruaro Est - Uscita da Portogruaro su tratta Portogruaro - Teglio V. (raddoppiata)

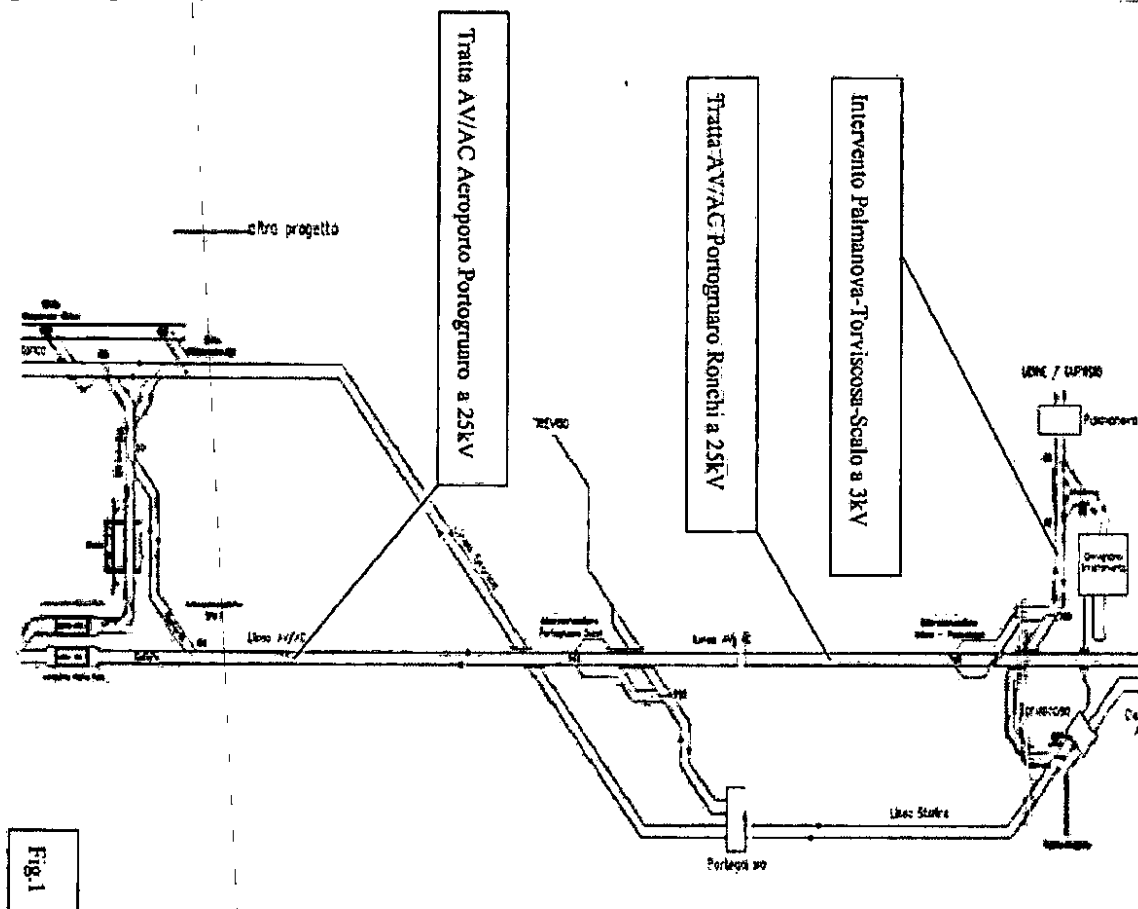
⁵ Vedi: RFI; Linea AV/AC Venezia-Trieste: modellazione e simulazione microscopica della circolazione ferroviaria; relazione finale, a cura di LFT-Pianificazione di sistemi ferroviari.

D'altro canto, le complesse implicazioni di tale fasatura non appaiono sufficientemente approfondite dalle relazioni specialistiche, che tendono sovente a fare riferimento alla sola fase finale (6), proiettata a lungo termine, senza fornire alcuna precisazione circa le caratteristiche e/o le modalità costruttive delle tratte da realizzarsi nelle fasi intermedie.

Ad esempio, la relazione sui sistemi di trazione si limita ad evidenziare che, relativamente alla tratta Cervignano-Ronchi

"... Per quanto riguarda l'attrezzaggio tecnologico della trazione elettrica [...] si prevede il riclassamento della Aeroporto-Portogruaro da 3 kV a 25 kV mediante un'opportuna fasizzazione...."

Laddove gli stessi elaborati grafici fanno riferimento alla sola fase finale, prevista a lungo termine (vedi figura seguente).



La medesima relazione non fornisce invece alcun dettaglio sulle modalità di trazione previste per le fasi antecedenti: sebbene dal testo sopracitato sia possibile evincere la volontà di procedere in via transitoria ad un'alimentazione con il sistema 3 kV c.c., nessun elemento progettuale viene specificato in ordine alla realizzazione ed al dimensionamento di tale sistema.

Analoghe osservazioni riguardano altri aspetti funzionali del progetto, quali ad esempio il segnalamento.

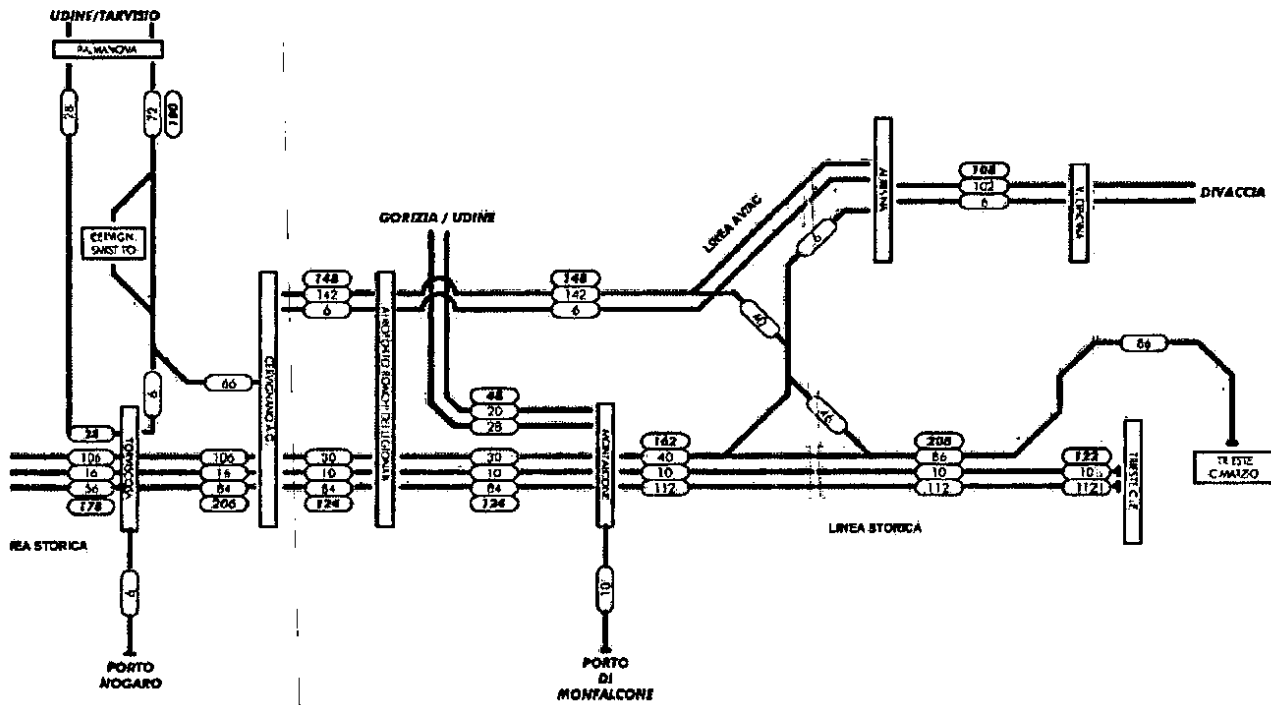
2.4. Modello di esercizio e standard progettuali

Il modello di esercizio posto alla base del progetto è piuttosto generico e non appare supportato da studi circostanziati ed approfonditi, relativi all'andamento atteso del traffico merci e passeggeri. Esso inoltre non sembra essere stato coordinato con la programmazione dei servizi ferroviari regionali, sviluppata dalla Regione Friuli-Venezia Giulia.

Il progetto fa riferimento ad un modello di esercizi basato sulla circolazione, tra Cervignano e Ronchi aeroporto, di 272 treni/giorno, di cui 172 merci, 64 passeggeri regionali, e 16 passeggeri di medio-lunga percorrenza.

Tale valore, apparentemente rapportato allo scenario di lungo termine, corrisponde in buona sostanza alla potenzialità di una linea a doppio binario, dotata di blocco automatico ed interessata da una circolazione mediamente eterotachica. Si tratta di una circostanza che non appare pienamente coerente con la priorità attribuita alla realizzazione della tratta.

D'altro canto, è opportuno osservare che i citati livelli di circolazione non sono basati su rigorose analisi trasportistiche, ma solo su ipotesi abbastanza generiche, relative all'andamento futuro dei traffici e/o all'organizzazione dei servizi di trasporto passeggeri.



Modello d'esercizio utilizzato a supporto del progetto

(blu = treni merci, rosso = treni passeggeri a lunga percorrenza; verde: treni passeggeri regionali)

Si ritiene necessario che tali fondamentali elementi vengano sottoposti ad adeguati approfondimenti, volti da un lato a verificarne l'attendibilità in relazione alle tendenze riscontrate nel traffico merci e passeggeri nazionale ed internazionale, e dall'altro a garantirne la coerenza con i programmi di sviluppo dei servizi di trasporto a scala internazionale, nazionale e regionale.

In particolare, pare opportuno segnalare che le previsioni di circolazione dei treni regionali appaiono incongruenti con gli scenari di mantenimento e successivo potenziamento del servizio, contenuti nel Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale, redatto ai sensi degli artt.13 e 14 della L.R.23/2007, ed attualmente in fase di approvazione⁶.

Infatti, secondo questo strumento di programmazione, nello scenario-base la linea Portogruaro-Cervignano dovrebbe essere interessata dal transito di un servizio interpolo a cadenza oraria (30-40 treni/giorno), mentre la successiva tratta Cervignano-Ronchi verrebbe impegnata da livelli di circolazione doppi, in virtù della sovrapposizione con il nuovo del servizio interpolo Udine-Trieste via Ronchi aeroporto, anch'esso cadenzato all'ora (vedi figure seguenti). Livelli di circolazione ancora più elevati dovrebbero riguardare i successivi scenari di sviluppo.

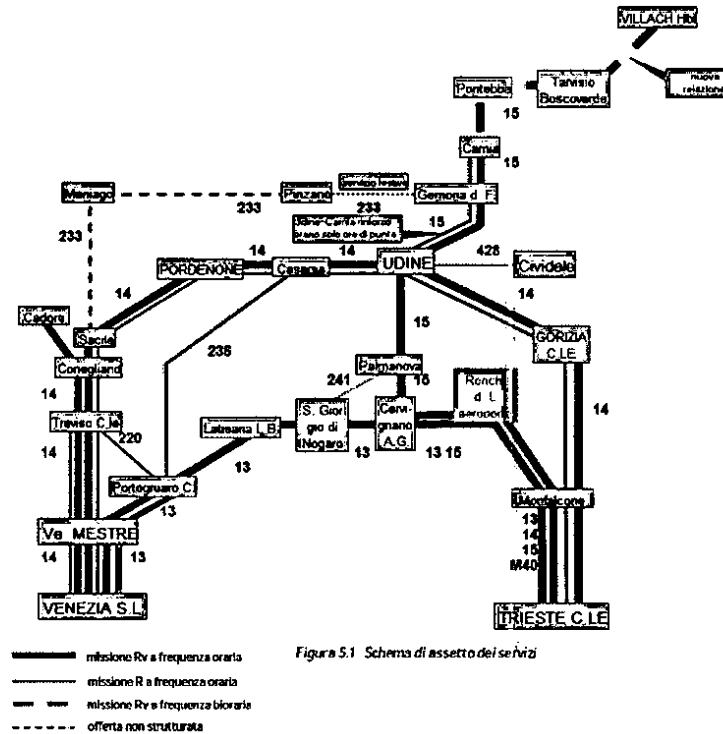


Figura 5.1 Schema di assetto dei servizi

linea	tratta	missione	frequenza [min]
13	Trieste - VE S.Lucia	Rv	60
	Portogruaro - VE Mestre (un servizio all'ora prolungato su VE S. Lucia)	R	30
14	Trieste - Udine - VE S.Lucia	Rv	60
	Trieste - Udine	R	60
	Udine - VE S.Lucia	R	60
	(Belluno) - Conegliano - VE S.Lucia	Rv	60
	Conegliano - VE Mestre	R	60
15	Trieste - Cervignano - Udine - Carnia - Tarvisio - Villach	Rv	120
	Trieste - Cervignano - Udine - Carnia	Rv	120
	Udine - Carnia	R	60 (solo hdp)
236	Casarsa - Portogruaro	R	60
233	Sacile - Gemona	offerta attuale	

Tabella 5.1 Linee e relative missioni

Nessuna di queste previsioni, tuttavia, è presente nel modello di esercizio utilizzato a supporto della progettazione.

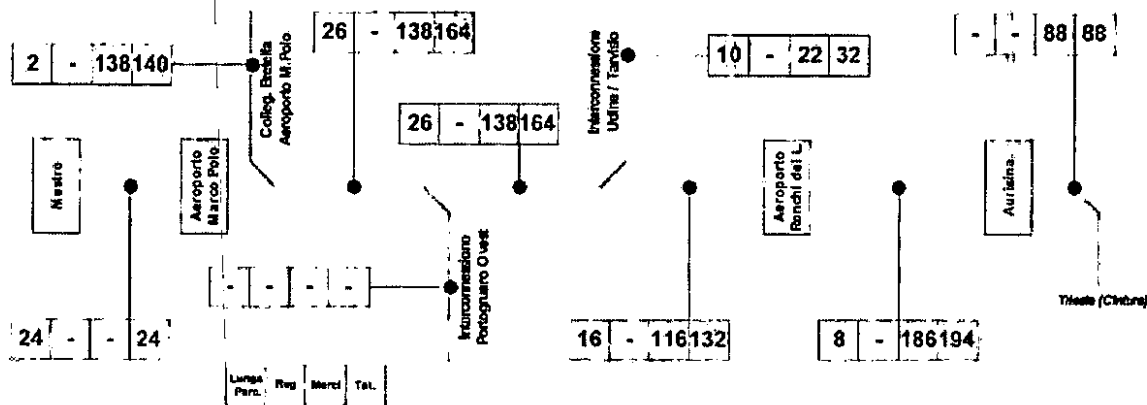
⁶ E' infatti stato adottato con del.G.R.2611 del 29 dicembre 2011.

2.5. Rumore e vibrazioni

L'analisi dell'impatto acustico e delle vibrazioni, oltre a presentare diverse imprecisioni localizzate, fa riferimento ad un traffico incoerente con quello di progetto, e riferito soltanto alla nuova tratta AV/AC anche nel caso in cui questa venga realizzata in affiancamento alla linea storica. L'analisi delle vibrazioni è generica e priva di riferimenti alle effettive condizioni territoriali esistenti all'intorno della linea. È richiesta un'integrazione allo Studio d'Impatto Ambientale.

Oltre a risultare in molti casi carente sotto il profilo dell'identificazione dei recettori⁷, l'analisi dell'impatto acustico dell'opera e la definizione dei corrispondenti interventi di mitigazione è stata sviluppata in sede di progetto attraverso una serie di stime, riferite ai traffici di progetto, attesi lungo la nuova linea. Tali stime, peraltro, appaiono carenti per due diversi motivi:

- da un lato, esse risultano sistematicamente inferiori ai traffici stimati di progetto (ad esempio tra Cervignano e Ronchi si fa riferimento a 132 treni/giorno contro i 272 indicati nella relazione di progetto generale);
- dall'altro, anche nei casi in cui la nuova infrastruttura si affianca alla linea ferroviaria esistente, esse sembrano fare riferimento al solo traffico atteso sulla linea veloce, escludendo così il rumore generato dai treni circolanti sulla rete esistente.



Entrambi gli elementi comportano evidentemente una sensibile sottostima dell'impatto acustico complessivo, attribuibile alla linea nella sua configurazione futura, tanto da far richiedere una completa revisione dello studio acustico allegato al progetto.

Anche l'analisi dell'impatto da vibrazioni, contenuta nel quadro di riferimento ambientale, appare del tutto carente, in quanto riferita esclusivamente a situazioni-tipo, anziché alle condizioni effettive riscontrate nell'intorno della nuova linea.

Alla luce di questi aspetti, si richiede una approfondita integrazione allo studio d'impatto, che includa anche, laddove necessario, la previsione delle necessarie opere di mitigazione (modifica degli appoggi del binario o della massicciata, inserimento di trincee).

⁷ A tale proposito si segnala che per lo studio d'impatto ambientale sono state utilizzate basi cartografiche non aggiornate, che in molti casi non rispecchiano il reale stato dei luoghi. Per una esatta identificazione dei singoli recettori, si rimanda alle Osservazioni dei singoli Comuni.

2.6. Opere di inserimento paesistico

La realizzazione della nuova tratta AV/AC è destinata ad apportare importanti modificazioni al contesto paesaggistico della Bassa Friulana. Si ritiene necessario predisporre un progetto di inserimento ambientale finalizzato a minimizzare l'impatto visuale della sede ferroviaria, degli impianti tecnologici e delle opere di mitigazione, così come a garantire la continuità delle reti ecologiche.

La tipologia ed il dimensionamento delle opere prospettate dal progetto preliminare risulta di entità tale da determinare importanti trasformazioni della matrice paesaggistica della Bassa pianura friulana. Al di là delle richieste di revisione delle scelte progettuali, che verranno di volta in volta precisate nel corso dei capitoli 3, 4 e 5, si ritiene necessario accompagnare il progetto con un programma operativo di azioni di inserimento paesistico-ambientale, che consenta di minimizzare l'impatto visuale delle opere previste, così come a garantire la continuità delle reti ecologiche.

Tale programma dovrebbe includere, in particolare:

- aree-filtro e mascherature vegetali (arboree-arbustive), volte a nascondere e/o a mitigare il carattere artificiale dei singoli manufatti (rilevati, viadotti, impianti di trazione elettrica, schermi acustici...);
- mantenere le condizioni di naturalità o semi-naturalità dei principali corridoi fluviali e consentire una corretta regimazione delle acque, anche con riferimento agli usi agricoli;
- garantire la permeabilità trasversale dell'infrastruttura rispetto alla rete ecologica, ad esempio predisponendo opportuni attraversamenti per la piccola fauna e/o limitando la protezione dei viadotti alla recinzione delle sole strutture verticali).

2.7. Impatti e monitoraggio ambientale in fase di cantiere

La definizione degli impatti di cantiere è carente. A fronte dell'impatto previsto durante la costruzione dell'opera, si richiede la definizione di opportune garanzie a tutela dei residenti nelle fasce più prossime all'opera.

La realizzazione della nuova linea è destinata a determinare importanti impatti di carattere transitorio su numerosi ambiti della Bassa, non necessariamente prossimi al tracciato ferroviario principale.

La documentazione prodotta risulta peraltro in molti casi insufficiente a valutare gli effetti locali delle attività di cantiere. In particolare, manca una valutazione che consenta di prevedere gli effetti sulla rete viaria in termini di aree di approvvigionamento degli inerti, usura, movimentazione di polveri e carico inquinante.

Inoltre, al fine di garantire il corretto svolgimento dei lavori, nonché l'effettiva e tempestiva realizzazione di tutte le opere di mitigazione e di ripristino, si chiede specificamente che:

- 1) sia predisposta, a spese della società proponente, una perizia preventiva (da sviluppare in contraddittorio con un tecnico di fiducia dei proprietari) sulla situazione di disturbo attuale e sulle condizioni delle strutture edilizie potenzialmente interessate a danneggiamenti;
- 2) l'affidamento dei lavori sia subordinato a precise garanzie di tipo assicurativo rispetto ai rischi di danni strutturali e/o ambientali;
- 3) venga svolto, nel corso delle attività di cantiere, a cura di un soggetto terzo (quale ad esempio l'ARPA) un accurato monitoraggio della situazione, da condursi ad esempio mediante l'installazione di accelerometri nei punti maggiormente critici;
- 4) si costituisca, presso un soggetto amministrativo terzo, un idoneo fondo di garanzia al quale sia possibile attingere in caso di danni.

2.8.Fasce di rispetto e modalità di indennizzo ai proprietari

La fascia di rispetto e quella di salvaguardia, apposte con riferimento ad un progetto la cui realizzazione è proiettata molto al di là nel tempo, pongono alcuni problemi di interpretazione e diversi elementi di rigidità urbanistica. Si ricorda inoltre che il Protocollo d'Intesa sottoscritto tra i Comuni e la Regione prevedeva modalità di acquisizione delle aree ed erogazione degli indennizzi ai proprietari, difformi da quelle indicate dagli elaborati progettuali.

Dal punto di vista urbanistico, nel progetto preliminare viene indicata la fascia ex art.49 del D.P.R.753/80 (distanza costruzioni dal filo interno rotaia esterna pari a m 36) e quella relativa alla fascia di vincolo urbanistico (m 90 dall'asse della ferrovia), per le quali si richiede di specificare più esattamente quali siano le norme di salvaguardia da adottare a seguito dell'approvazione del progetto medesimo.

Preso in ogni caso atto che l'approvazione del progetto preliminare costituirà variante automatica ai Piani Regolatori Generali Comunali, imponendo un vincolo di inedificabilità, posto a garanzia della realizzazione di un'opera che probabilmente verrà costruita tra 15 o 20 anni, al fine di ridurre al minimo l'impatto socio-economico sulla popolazione residente e sulle attività economiche presenti all'interno della fascia si richiede di dare la possibilità ai rispettivi proprietari di eseguire interventi di ristrutturazione od ampliamento previo convenzionamento o parere vincolante dell'ente preposto alla gestione del vincolo.

Inoltre, esaminando la tavola relativa agli espropri, si rileva la previsione di effettuarli esclusivamente per le parti necessarie alla realizzazione delle opere. In conformità a quanto indicato al punto g) del Protocollo d'Intesa del 4 febbraio 2008, si ritiene invece che la costruzione dell'infrastruttura debba essere effettuata acquisendo, previo accordo preventivo con i privati proprietari, anche i fabbricati che, pur non risultando di ostacolo diretto al passaggio della nuova linea, risultino tuttavia difficilmente abitabili a causa dell'eccessiva prossimità ad essa.

In aggiunta, si avanza la formale richiesta di introdurre, all'interno del Quadro Tecnico Economico, la previsione di adeguati indennizzi monetari per tutti i proprietari di immobili, compresi nella fascia dei 250 m dalla linea ferroviaria, volti a compensare la svalutazione subita dalle medesime proprietà.

3. Ambito territoriale Ovest

3.1. Generalità

Questo ambito include la tratta ferroviaria compresa fra il Tagliamento ed il raccordo con il nodo centrale di S.Giorgio-Cervignano (vedi estratto delle tavole di diagnosi).



Estratto della tavola di diagnosi - ambito territoriale Ovest: tratta Ronchis-Pocenia



Estratto della tavola di diagnosi - ambito territoriale Ovest: tratta Pocenia - S. Giorgio di Nogaro

I Comuni coinvolti sono in tutto 8, e precisamente: Castions di Strada, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Pocenia, Porpetto, Ronchis, S.Giorgio di Nogaro e Teor

In questa tratta si prevede che la nuova linea AV/AC si affianchi all'autostrada A4, lungo la quale è in corso di realizzazione il progetto di ampliamento alla terza corsia. Ne emergono numerose problematiche, relative alla coerenza fra i due progetti, ed in particolare alle necessità di adeguamento del sistema degli svincoli (Ronchis) e degli attraversamenti (sovrappassi e sottopassi), con rischio di realizzare, nell'attuale fase attuativa, numerose opere destinate alla demolizione al momento della costruzione della linea AV/AC.

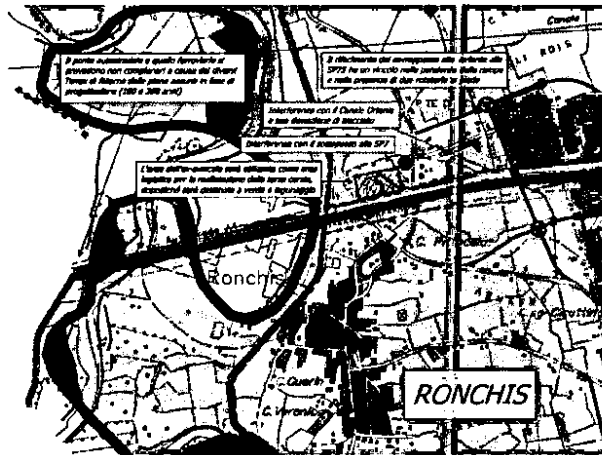
A tale problematica generale se ne aggiungono altre, di rilievo più localizzato, che includono in particolare:

- l'assetto progettuale del ponte sul Tagliamento e le interferenze con l'abitato di Ronchis;
- l'impatto sullo svincolo autostradale di Ronchis e sulla vicina zona industriale;
- le interferenze con ulteriori insediamenti produttivi e con la strada complanare Ronchis-Porpetto;
- l'impatto sull'abitato di Pocenia;
- le interferenze con il reticolo idrografico minore e con l'abitato di Casali Franceschinis;
- l'interferenza con il progetto di circonvallazione di Porpetto (SP80);
- l'impatto sul sistema insediativo terziario-artigianale compreso tra Porpetto e San Giorgio di Nogaro.

Tali elementi sono dettagliatamente specificati nei paragrafi che seguono.

3.2. Il ponte sul Tagliamento e le interferenze con l'abitato di Ronchis

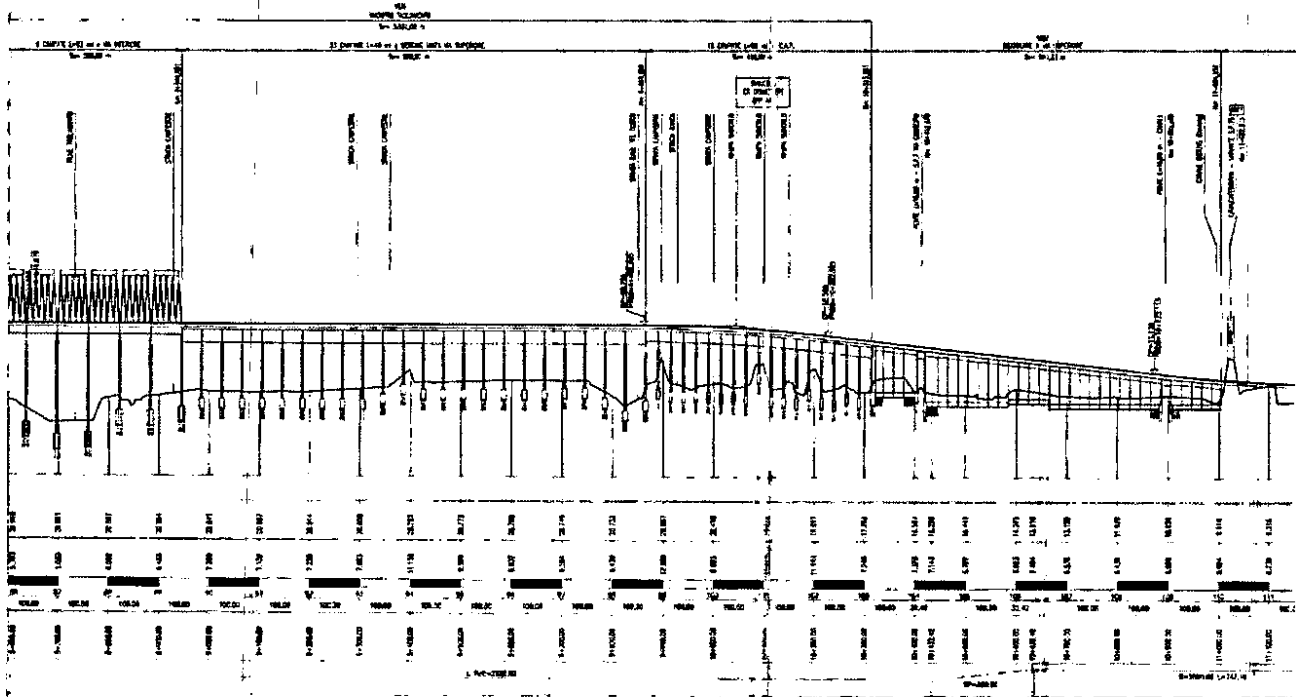
La soluzione progettuale proposta, basata sulla realizzazione di un viadotto molto lungo e di considerevole altezza, pone importanti problemi di coordinamento con il tracciato autostradale, e determina un rilevante effetto-barriera sull'abitato di Ronchis.



Comuni interessati: Ronchis

Uno dei punti singolari di maggior rilievo dell'intera linea AV/AC Venezia-Trieste è costituito dal ponte sul Tagliamento, che qui defluisce all'interno di consistenti arginature. Il progetto prevede che il superamento dell'asta fluviale venga effettuato attraverso un viadotto di considerevole lunghezza (> 3 km) e di ancor più rilevante altezza (sino a 14 m sul piano campagna).

Tale soluzione non sembra essere stata coordinata con il progetto di terza corsia dell'autostrada, in particolare per quanto riguarda le quote dei manufatti di attraversamento.



Per quanto concerne la tratta compresa tra gli argini, è opportuno segnalare innanzi tutto che la sede ferroviaria va ad interessare in loc.Lassus un laghetto vincolato ai sensi del D.Lgs.490/99. Più in generale, si ritiene necessario porre la massima attenzione ai problemi idraulici, con particolare riferimento agli effetti idrodinamici che si formerebbero in sinistra del fiume Tagliamento in corrispondenza dell'abitato di Ronchis, nell'ipotesi in cui venisse eliminato il rilevato arginale centrale. Nel contempo, la soluzione progettuale da adottarsi per il ponte in affiancamento autostradale dovrà essere opportunamente coordinata con il manufatto esistente e con il progetto definitivo del suo ampliamento alla 3° corsia, con riferimento da un lato all'altezza degli impalcati, e dall'altro alla posizione delle pile di sostegno (dimensionamento ed interasse).

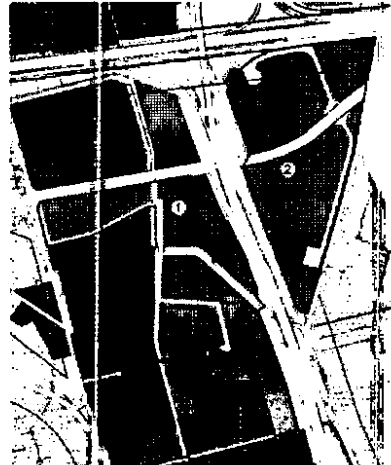
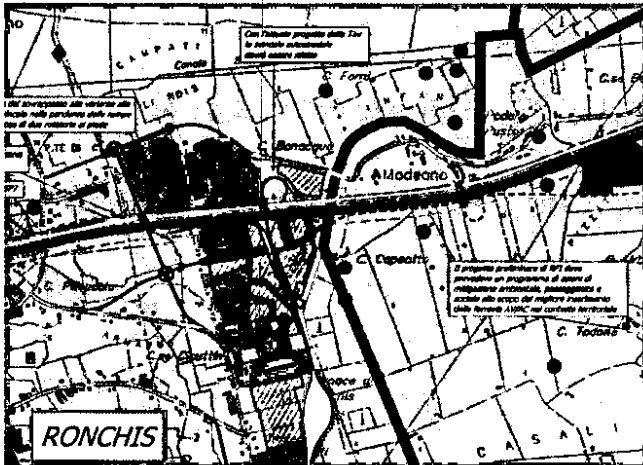
Considerata inoltre la quota considerevole alla quale si prevede che la nuova linea ferroviaria debba oltrepassare il fiume e gli argini laterali, in un punto nel quale il tracciato autostradale sfiora l'abitato di Ronchis, i manufatti di accesso al ponte genereranno un rilevante effetto-barriera, tale da determinare la necessità anche di importanti opere di mitigazione acustica, volte a proteggere i sottostanti recettori urbani.



L'argine del Tagliamento

3.3. Le relazioni con il progetto di terza corsia ed il nuovo svincolo autostradale di Ronchis

La scelta di realizzare la nuova linea in affiancamento all'autostrada A4 è destinata a generare numerose interferenze con le opere di scavalco esistenti e previste a seguito della costruzione della terza corsia autostradale. In assenza di un pieno coordinamento tra i due progetti, vi è il concreto rischio di generare falsi costi, legati alla necessità di demolire, dopo pochi anni di utilizzo, opere che verranno realizzate nell'ambito del potenziamento autostradale. Ciò si verificherà certamente per il nuovo svincolo di Latisana, già completato e non predisposto all'inserimento della nuova linea AV/AC.



Comuni interessati: Ronchis, Palazzolo dello Stella

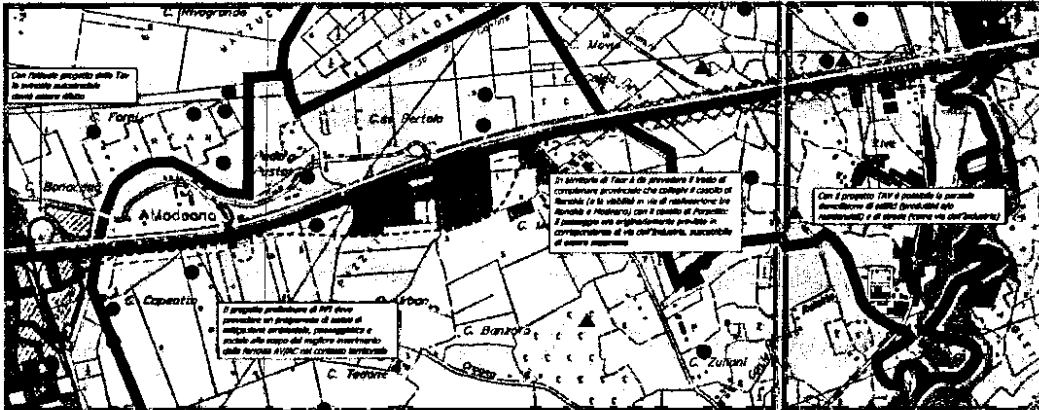
Al di là delle problematiche specificamente riferite al ponte sul Tagliamento, occorre segnalare che la rilevante sfasatura temporale che separa la realizzazione della terza corsia autostradale dalla prevista costruzione della nuova linea ferroviaria ha come probabile conseguenza la formazione di falsi costi, in particolare riferiti alla necessità di adeguare, a pochi anni dalla loro realizzazione, tutte le opere di scavalco della sede autostradale, nonché i manufatti che compongono il nuovo svincolo di Ronchis, recentemente completato.

In territorio di Ronchis, sono da segnalare in particolare le interferenze con la SP7 (viadotto ferroviario) e con la SP75 (sovrappasso). Le maggiori preoccupazioni riguardano lo scavalco della SP75, le cui rampe presentano una pendenza piuttosto elevata (7%), ponendo problemi di innesto sulle intersezioni terminali, regolate a rotatoria.

Ulteriori criticità riguardano le interferenze con i corsi d'acqua, fra cui gli attraversamenti delle scoline di scarico delle acque superficiali al di sotto del manufatto autostradale esistente, per i quali si richiede una verifica idraulica e l'eventuale ricostruzione con dimensionamento adeguato. A tale proposito, è necessario non alterare l'attuale equilibrio delle acque meteoriche di superficie, ponendo in essere tutti gli accorgimenti necessari ad evitare possibili inquinamenti dei corpi idrici superficiali e sotterranei, anche in caso di incidente. Fra le interferenze con i corsi d'acqua, si segnala il superamento del canale Ortene-Fossalon, che comporta due deviazioni (una parallela e l'altra perpendicolare all'asse ferroviario), e per il quale si richiede un corretto dimensionamento dal punto di vista idraulico.

3.4. L'impatto sulle zone industriali e le previsioni di viabilità complanare

La soluzione progettuale proposta interferisce con alcune zone industriali/artigianali esistenti o programmate, interrompendo la continuità della strada complanare prevista tra gli svincoli di Ronchis e Porpetto.



Comuni interessati: Palazzolo dello Stella, Teor

Nel tratto successivo, il tracciato proposto per la nuova linea AV/AC si affianca all'autostrada, lambendo alcune zone industriali/artigianali esistenti o programmate. In generale, le osservazioni presentate dai Comuni interessati evidenziano la necessità di approntare un programma integrato di mitigazioni ambientali (schermi acustici) e paesaggistiche (mascherature arboree), tali da minimizzare l'impatto generato dall'inserimento della linea.

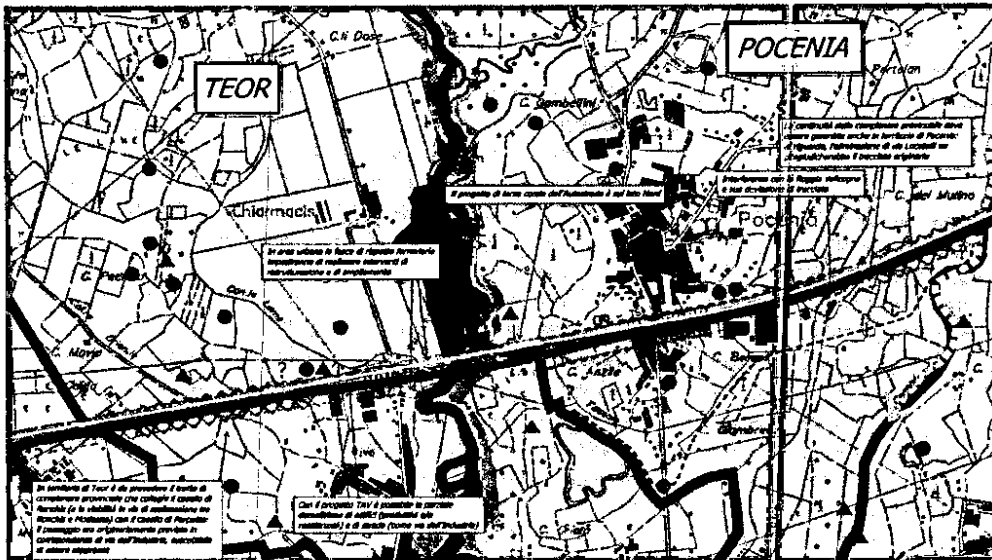
In particolare, gli interventi di mitigazione acustica dovrebbero essere sottoposti ad opportune verifiche in corrispondenza della frazione di Rivarotta, nonché in corrispondenza dell'Area di Rilevante Interesse Ambientale del fiume Stella. D'altro canto, le opere di mitigazione paesaggistica dovrebbero includere opportuni varchi per il passaggio degli animali selvatici posti in corrispondenza dei corsi d'acqua esistenti (collettore orientale, canale Lama, fiume Stella), da realizzare anche sotto il rilevato autostradale, qualora non esistenti, nonché opportuni varchi per la mobilità ciclopedonale in corrispondenza delle direttrici viarie soppresse (collegamento con il Modeno al confine tra Teor e Palazzolo).

Un altro aspetto di cui tener conto in sede di adeguamento del progetto è la previsione della strada complanare provinciale di collegamento tra i caselli di Ronchis e Porpetto, il cui tracciato, sovrapposto a via dell'Industria di Teor, risulta sostanzialmente interferito dal nuovo sedime ferroviario.

A questo proposito, atteso il non accoglimento della richiesta di traslazione verso Nord del doppio tracciato autostradale e ferroviario, avanzata dalle Amministrazioni Comunali di Teor e Pocenia, risulta necessario provvedere alla realizzazione di una nuova viabilità di servizio alla zona industriale, che risulti idonea a formare in futuro un tratto della complanare.

3.5. L'impatto sul l'abitato di Pocenia

In corrispondenza dell'abitato di Pocenia, la linea interferisce direttamente con diversi fabbricati residenziali ed industriali, inasprendo l'effetto barriera già indotto dalla presenza dell'autostrada.

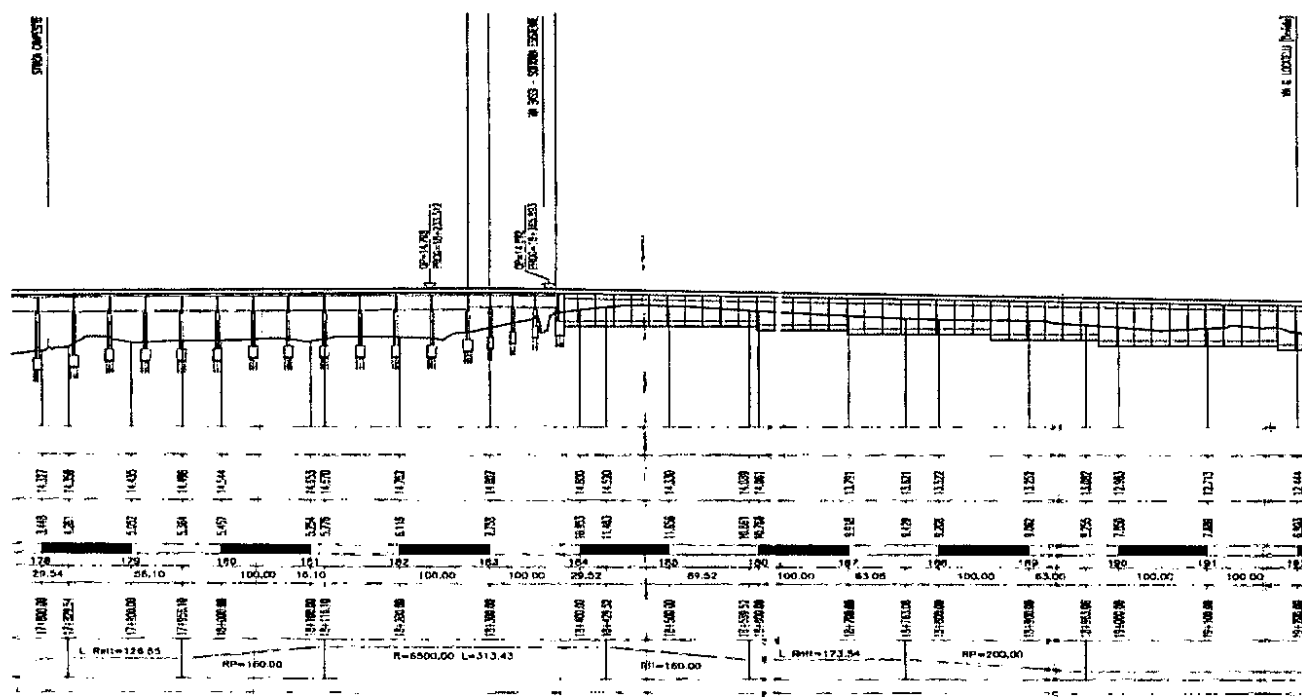
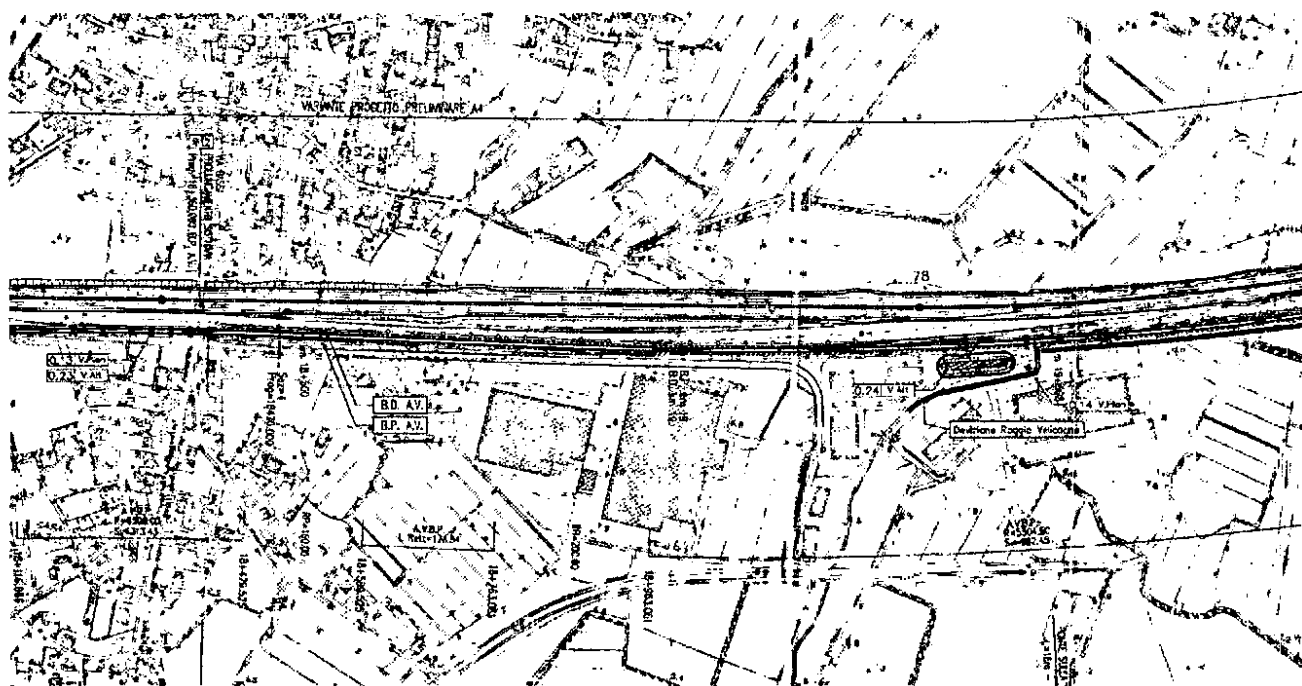


Comuni interessati: Teor, Palazzolo dello Stella, Pocenia

Nel punto in cui si avvicina all'abitato di Pocenia, la nuova linea ferroviaria interferisce direttamente con diversi fabbricati residenziali ed industriali posti sia a Sud che a Nord del corridoio infrastrutturale, non riportati nella cartografia (non aggiornata) impiegata per lo studio di impatto ambientale. Inoltre, gli elaborati grafici presentano alcune incongruenze relative alla posizione della sottostazione elettrica e della corrispondente linea aerea.

La realizzazione della nuova linea AV/AC comporterà inoltre diversi effetti negativi sulla zona industriale: in particolare l'eliminazione della parte terminale di via Locatelli, a causa del posizionamento dell'opera di invarianza idraulica n.10, rappresenta un'evidente penalizzazione delle attività collocate ad Est

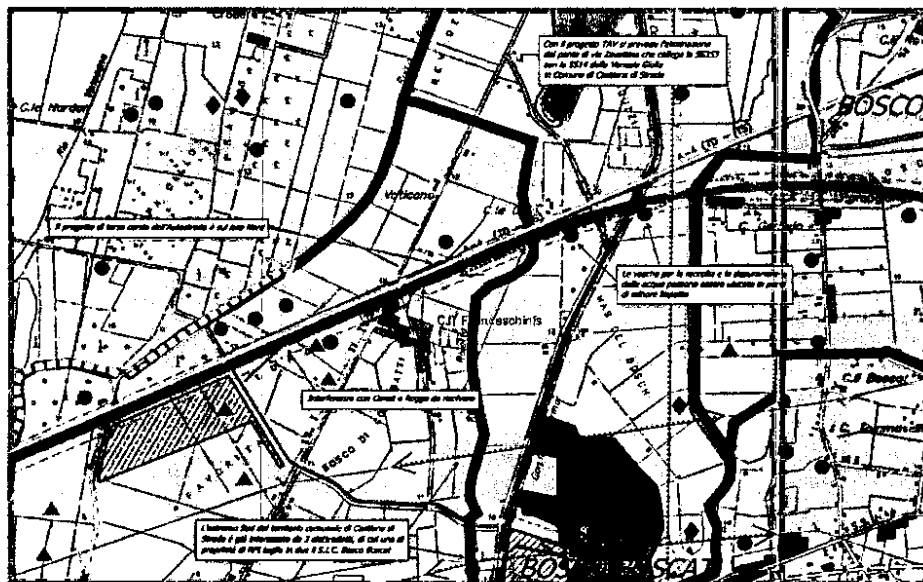
Atteso anche in questo caso il non accoglimento della richiesta di traslazione verso Nord del doppio tracciato autostradale e ferroviario, avanzata dalle Amministrazioni Comunali di Teor e Pocenia, si ravvisa ugualmente risulta necessario provvedere al ripristino dei collegamenti esistenti (via Locatelli e via Palazzolo).



Infine, in considerazione dell'inasprimento dell'effetto barriera determinato dall'affiancamento ferroviario, si ritiene necessario integrare l'unico sottopasso esistente, collocato sulla SP43, con opportuni varchi in corrispondenza delle direttrici viarie soppresse all'atto della realizzazione dell'autostrada A4 (vecchie strade Pocenia-Palazzolo e Pocenia-Muzzana), così come la realizzazione di un by-pass esterno all'abitato.

3.6. Interferenze con il reticolo idrografico minore e con il nucleo di Casali Franceschinis

La soluzione progettuale proposta determina diversi impatti rilevanti sul nucleo di Casali Franceschinis e sull'area della Zavattina. Si richiede un adeguamento delle opere di mitigazione acustica, nonché una revisione della posizione dell'elettrodotto e la realizzazione di un cavalcavia in territorio di Castions di Strada.



Comuni interessati: Castions di Strada, Muzzana del Turgnano

Nella tratta successiva, il nuovo tracciato ferroviario presenta diversi impatti, riconducibili soprattutto ad interferenze con il reticolo idrografico e con l'abitato di Casali Franceschinis (Comune di Muzzana del Turgnano).

Per quanto riguarda quest'ultimo aspetto, si richiede che il tracciato ferroviario venga avvicinato il più possibile a quello autostradale, in modo da massimizzarne la distanza dall'abitato, che andrà protetto da adeguate opere di mitigazione acustica. Inoltre, considerata la delicata situazione idrogeologica dell'intera tratta, ed il fatto che le abitazioni dei Casali Franceschinis si approvvigionano di acqua potabile dalle falde acquifere sottostanti, si rileva l'opportunità di predisporre, prima dell'inizio dei lavori, una rete di acquedotto rifornita dal capoluogo.

A questo proposito, è opportuno ricordare come il Commissario Delegato per l'emergenza della mobilità riguardante l'A4 Venezia-Treste abbia confermato, a mezzo di apposita nota⁸, la possibilità di accogliere la richiesta, avanzata dal Comune di Muzzana, di procedere all'allargamento unilaterale verso Nord della sede autostradale, ottenendo così una traslazione dell'asse utile a preservare la scarpata esistente sul lato Sud.

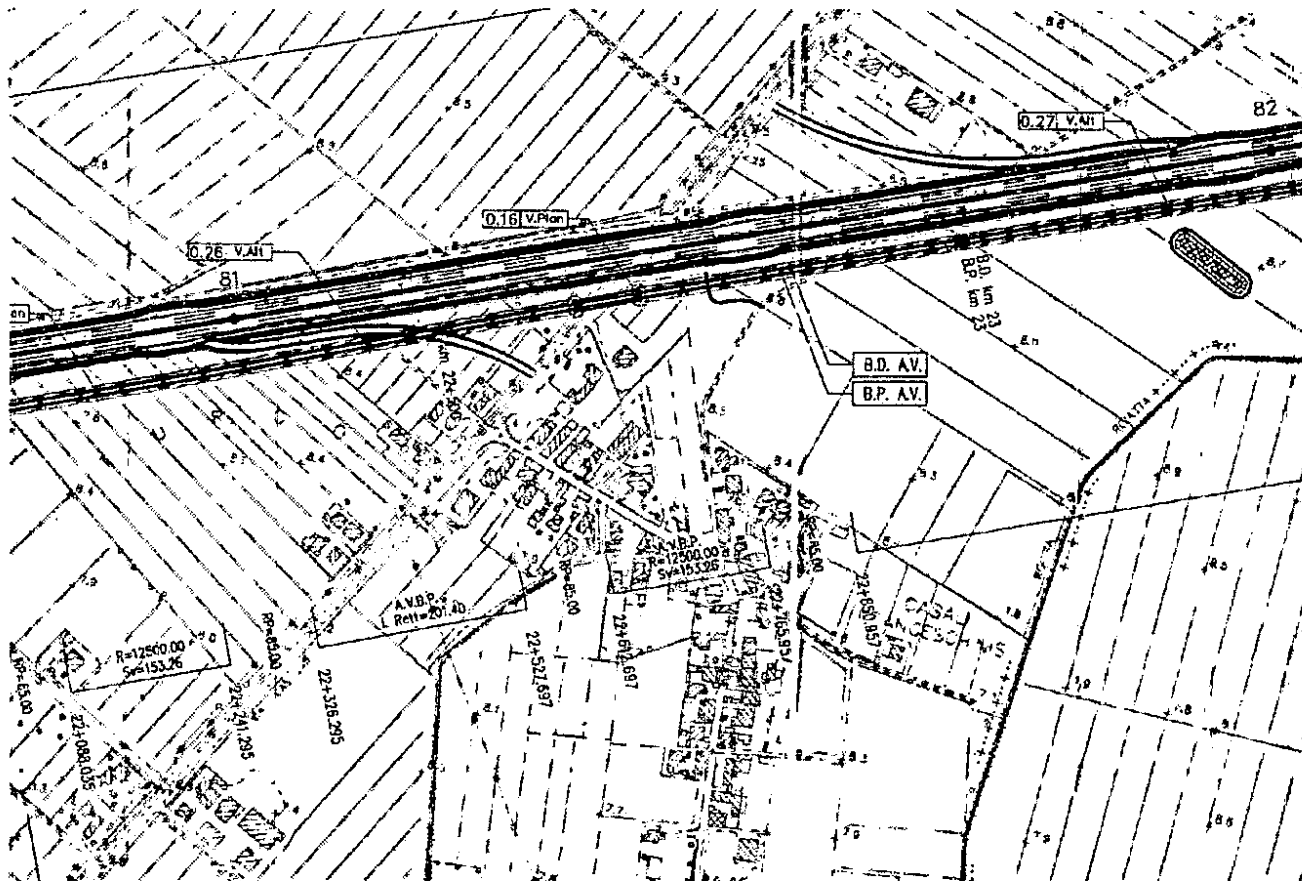
Procedendo verso la zona della Zavattina (Comune di Castions di Strada), le principali criticità emergono a proposito del nuovo elettrodotto, che si aggiunge ai tre esistenti tagliando in due il Bosco Boscat (SIC IT3320033). A fronte di questa situazione, si richiede un complessivo riordino, o quanto meno un migliore coordinamento dell'opera con le reti esistenti.

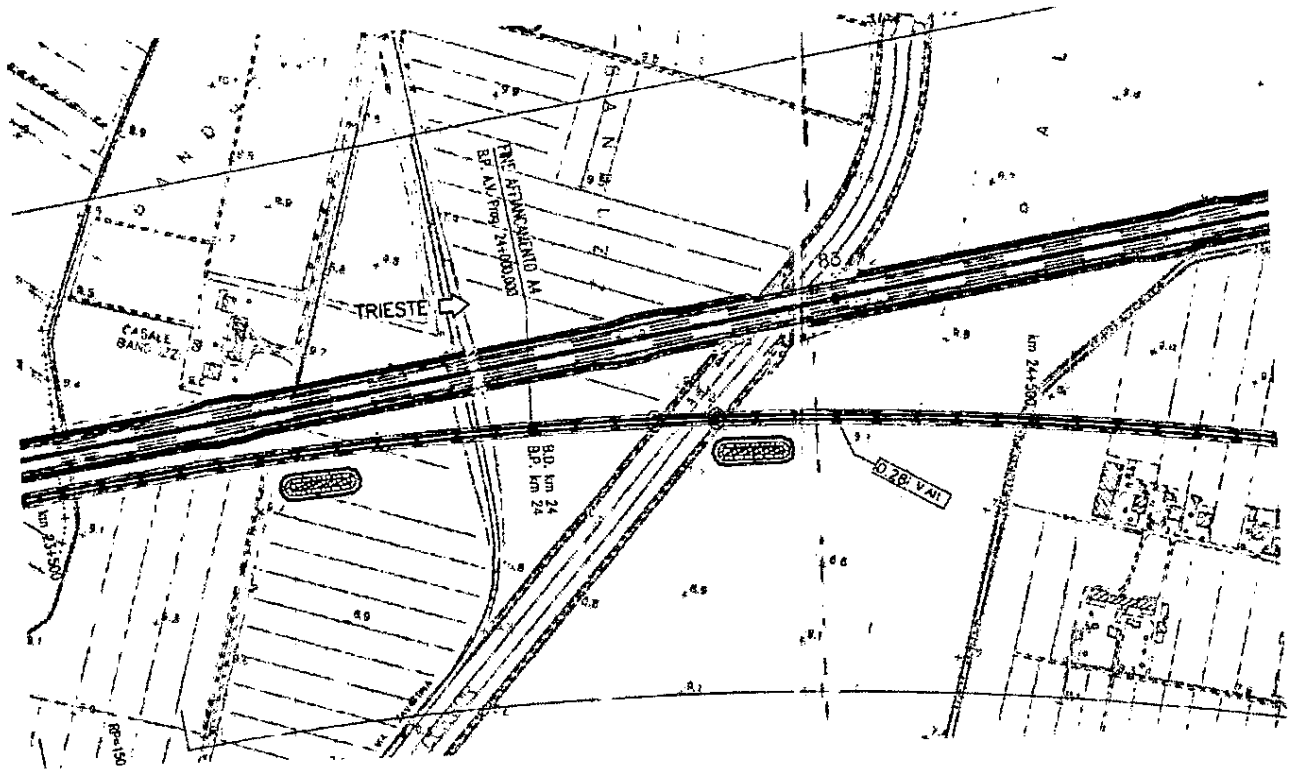
Per quanto riguarda la viabilità locale, va segnalato che il progetto prevede l'eliminazione del ponte di via Zavattina, che costituisce l'unico punto di collegamento di Castions con il territorio a Sud dell'autostrada. Tale scelta determina notevoli danni economici in termini di accessibilità ai lotti

⁸ Vedi: nota prot.U/732 del 27 gennaio 2012.

agricoli ed allungamento di percorso per i residenti e per i mezzi pubblici (scuolabus), tanto da farla ritenere inaccettabile.

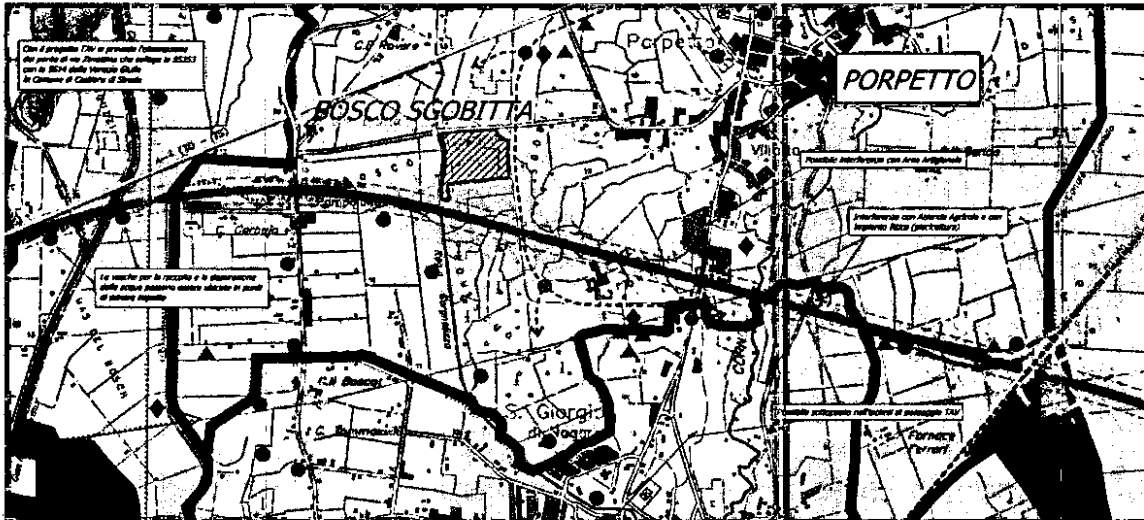
Da ultimo, il progetto prevede di realizzare presso il Cormor due vasche di raccolta acque, con irrazionale utilizzazione dei terreni collocati lungo la ferrovia; si propone in questo caso, come per l'elettrodotto, una razionalizzazione dell'intervento concentrando le vasche negli spazi interclusi tra la linea AV/AC e l'autostrada A4.





3.7. Impatto sul tessuto urbanizzato tra Porpetto e San Giorgio di Nogaro

Il nuovo tracciato ferroviario interessa gli ambiti parzialmente urbanizzati, inclusi tra gli abitati di Porpetto e San Giorgio di Nogaro, interferendo con il progetto di variante alla SP80.



Comuni interessati: Porpetto, San Giorgio di Nogaro

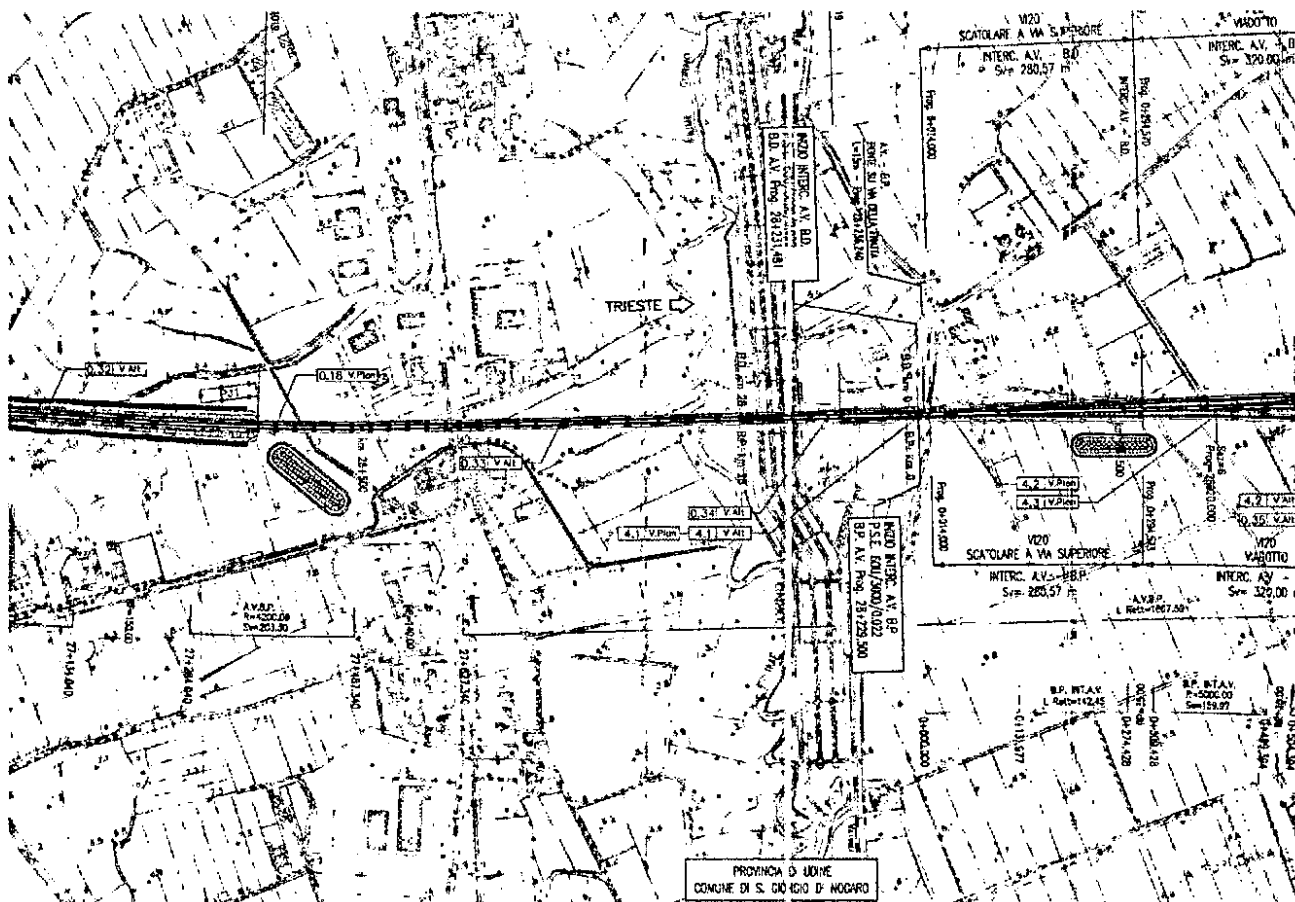
Oltrepassato il nucleo di Casali Franceschinis, il tracciato ferroviario comincia a divergere da quello autostradale, orientandosi in direzione ESE e venendo ad interferire con il progetto di variante alla SP80, dichiarato di interesse strategico dalla Giunta Regionale (Del.n.2638 del 16/12/2010).

In particolare, si osserva che la tratta in rilievo, prevista dal km 24+300 al km 27+300, non è compatibile con il tracciato previsto, in stato di avanzata elaborazione. Tale interferenza potrebbe essere attenuata mediante la progettazione di un viadotto, che apporterebbe benefici anche in termini di permeabilità trasversale del tracciato ferroviario con riferimento alle aree agricole ed alle reti ecologiche.

Successivamente, il tracciato proposto interessa i margini urbanizzati compresi tra gli abitati di Porpetto e San Giorgio di Nogaro.

Ne consegue un importante effetto barriera, che si accompagna ad interferenze dirette sulle attività terziarie/artigianali collocate lungo la SP80, nonché con il previsto by-pass dell'abitato di Pocenia.

Ad est dell'attuale tracciato della SP80, alcuni piloni del viadotto ferroviario sono destinati ad interessare un'area attualmente destinata a vasca di piscicoltura, oltre la quale il tracciato andrà a tagliare a metà un'azienda agricola, con notevoli danni economici.



4. Ambito territoriale Centro

4.1. Generalità

Il secondo ambito territoriale, in cui è stata ripartita l'analisi, corrisponde alla porzione mediana della nuova tratta ferroviaria, qui interessata dalle interconnessioni con lo scalo di Cervignano e con la linea per Udine (vedi estratto della tavola di diagnosi).



Estratto della tavola di diagnosi - ambito territoriale Centro

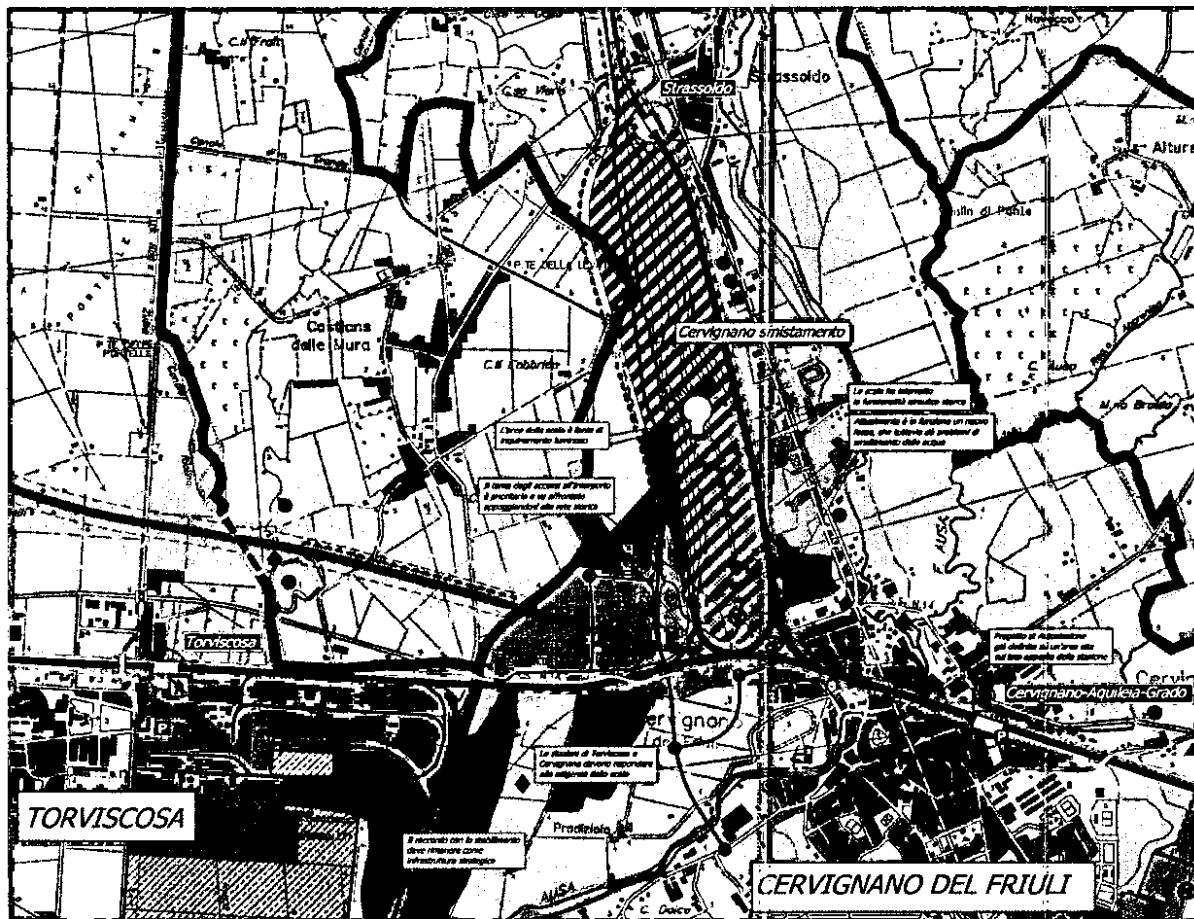
I Comuni coinvolti sono San Giorgio di Nogaro, Torviscosa, Cervignano del Friuli, Bagnaria Arsa, Gonars e Palmanova.

Le principali criticità rilevate riguardano:

- le interferenze indotte dal nuovo tracciato sull'ambito territoriale a Nord dell'abitato di Torviscosa e l'assetto funzionale della corrispondente stazione, anche in relazione al previsto raccordo per la zona industriale Aussa-Corno (ZIAC);
- la funzionalità dei raccordi con lo scalo di Cervignano;
- le interferenze con la matrice paesaggistica e con il sistema insediativo di Bagnaria Arsa;
- la funzionalità del raccordo con la linea Palmanova-Udine e le numerose interferenze locali generate nella zona di Palmanova e Gonars.

4.3. Il nodo di Cervignano

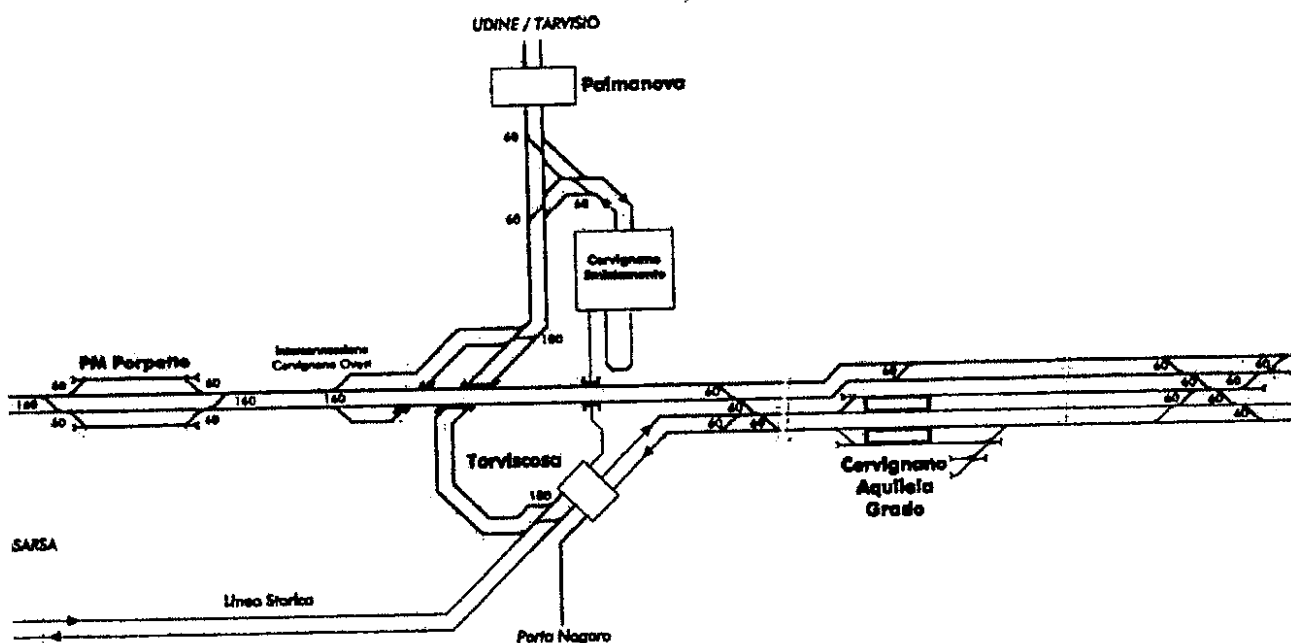
L'interconnessione con lo scalo di Cervignano e con la linea per Palmanova ed Udine è affidato ad un complesso sistema di raccordi, che sembra non poter essere attuato per lotti funzionali coerenti con le fasi indicate dal progetto.



Comuni interessati: Bagnaria Arsa, Cervignano del Friuli, Torviscosa.

Proseguendo in direzione Est, il nuovo tracciato ferroviario si inserisce in asse al viadotto di Cervignano, senza poter assolvere pienamente alla funzione di collegamento con lo scalo ferroviario, che viene demandata ad un ampio sistema di raccordi collocati ad Ovest ed a Nord dello scalo stesso.

Come si può osservare nello schema funzionale seguente, il sistema dei raccordi opera un totale ribaltamento delle modalità di accesso allo scalo di Cervignano, che possono avvenire solo da Nord, essendo eliminata, a Sud, ogni interconnessione con l'impianto di Cervignano-Aquileia-Grado.



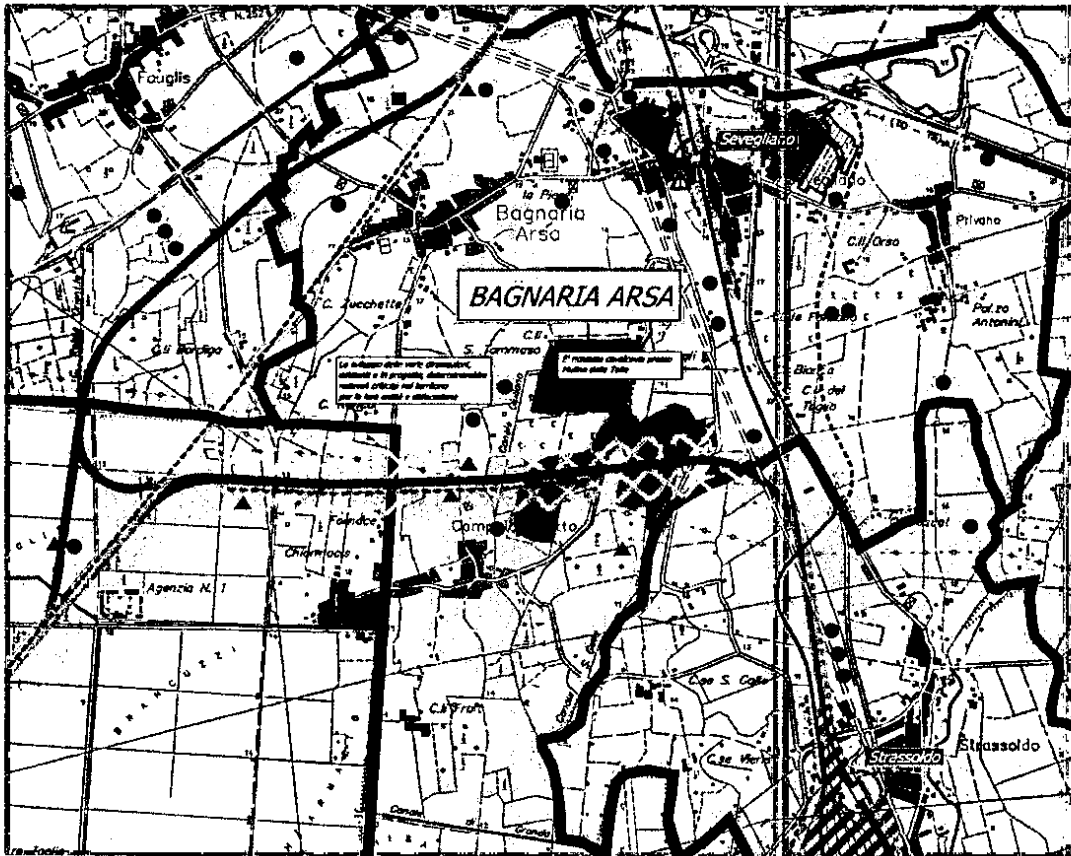
Le geometrie proposte impongono inoltre, per le circolazioni tra Udine e Venezia, l'inversione nell'impianto di Torviscosa, mentre quelle tra Udine e Trieste possono avvenire soltanto previo attraversamento a raso del fascio AV/AC in stazione di Cervignano.

Tale schema, oltremodo complesso, appare poco congruente con l'asserita volontà di procedere alla realizzazione della nuova linea per fasi e lotti funzionali. Esso infatti non consentirebbe, se non attraverso opere di carattere transitorio, non specificate nel progetto e presumibilmente piuttosto impegnative, di anticipare, come del resto ipotizzato dallo stesso progetto di Italferr (fasi 3 e 4), la realizzazione delle tratte Nord (Udine-Cervignano) ed Est (Cervignano-Ronchi), raccordandole in via quanto meno temporanea con la linea storica proveniente da Venezia.

In tal senso, risulterebbe quanto meno opportuno un approfondimento progettuale, che verifichi la possibilità di procedere all'adeguamento degli accessi allo scalo, ed al contestuale completamento del raddoppio della linea Udine-Palmanova-Cervignano, mantenendo l'innesto diretto sull'impianto di Cervignano, e potenziando quello sulla stazione di Palmanova, in modo da consentire allo scalo ferroviario di fungere da punto d'appoggio per i raccordi industriali di Torviscosa e Porto Nogaro, garantendo anche la predisposizione per i necessari scavalchi della linea veloce, in direzione sia Est (Trieste) che Ovest (Venezia).

4.4. Il sistema dei raccordi a Nord dello scalo

Il sistema dei raccordi che danno accesso allo scalo di Cervignano determina importanti impatti nel comparto territoriale posto a Sud di Bagnaria Arsa e Sevegliano. Si richiede lo studio di una soluzione alternativa.



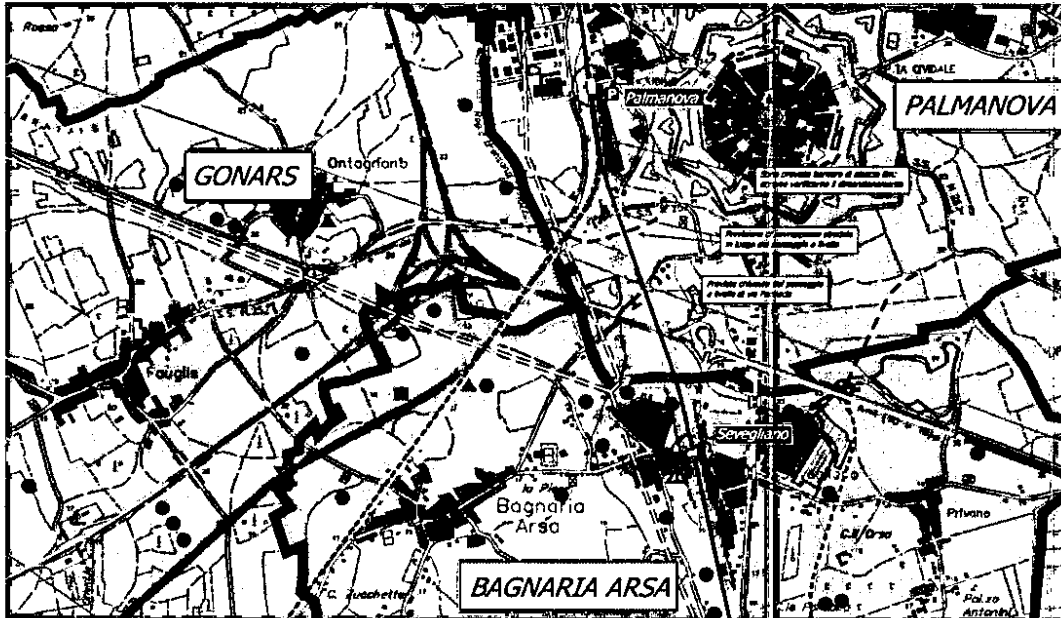
Comuni interessati: Bagnaria Arsa, Cervignano del Friuli, Gonars, Torviscosa

Il citato sistema di raccordi, volto a garantire l'accesso allo scalo, svolge nel quadrante più settentrionale dell'ambito anche la funzione di continuità lungo la linea Udine-Cervignano. In generale, si può osservare che lo sviluppo planimetrico dei raccordi determinerebbe rilevanti interferenze paesaggistiche, per di più in un'area caratterizzata da notevole interesse archeologico.

A fronte dell'impatto descritto, si ravvisa l'opportunità di verificare soluzioni alternative, definite prevedendo l'abbassamento del piano del ferro e l'eventuale copertura di parte della linea esistente in attraversamento della frazione di Sevegliano.

4.5. Il nodo di Palmanova

L'innesto sul nodo di Palmanova si caratterizza per diverse interferenze con la rete stradale esistente e prevista. E' inoltre richiesta una migliore verifica delle condizioni di impatto acustico sulla zona residenziale collocata presso la stazione.



Comuni interessati: Bagnaria Arsa, Gonars, Palmanova

Le criticità relative alla dislocazione dei nuovi raccordi ferroviari sono mantenute anche fra Bagnaria e Gonars, dove tendono a sovrapporsi agli impatti generati dall'autostrada A4 Venezia-Trieste, che si interconnette qui con il ramo diretto verso Udine e Tarvisio.

Diverse problematiche restano poi aperte in ordine alla prevista realizzazione del cavalcaferrovia dell'ex SS252 a Sud dell'abitato di Palmanova, che appare interessato, nelle sue frange sud-occidentali, da impatti acustici potenzialmente consistenti. A questo proposito, **si ritiene necessario traslare la linea ferroviaria quanto più possibile verso Ovest, in modo tale da allontanarla dai recettori acustici esistenti e nel contempo di posizionare le necessarie barriere acustiche all'interno dell'area ferroviaria stessa**, nonché di realizzare adeguate misure volte alla minimizzazione delle vibrazioni. Tale soluzione è peraltro facilitata dalla disponibilità di ampi spazi in corrispondenza della stazione (vedi figura in calce).

Più in generale, si chiede di valutare la possibilità di **sopprimere lo scalo ferroviario**, in modo tale da **consentire anche un abbassamento del piano del ferro** (linea in trincea sulla tratta Sevegliano-Palmanova), atto a sua volta a mitigare l'impatto sugli abitati ed anche a limitare l'altezza delle barriere acustiche.

E' chiara peraltro, a questo proposito, l'opportunità di un pieno coordinamento con il progetto del raddoppio della linea Udine-Cervignano.



5. Ambito territoriale Est

5.1. Generalità

Il terzo ed ultimo ambito territoriale, preso in esame nell'ambito della presente relazione, si estende dall'abitato di Cervignano all'Isonzo, caratterizzandosi per la proposta progettuale di un quadruplicamento quasi totalmente in sede, con l'unica eccezione del ponte sull'Isonzo, previsto in variante rispetto al tracciato esistente (vedi estratto tavola di diagnosi).



Estratto della tavola di diagnosi - ambito territoriale Est

I Comuni coinvolti sono Cervignano del Friuli, Fiumicello, Ruda e Villa Vicentina.

Le principali criticità rilevate includono:

- gli impatti sull'abitato di Cervignano;
- le interferenze con la viabilità locale in loc.Scodovacca, dove si trova l'unico passaggio a livello rimasto sulla tratta;
- le numerose incongruenze progettuali riscontrate in territorio di Villa Vicentina;
- gli impatti generati dal salto di montone previsto in adduzione al ponte sull'Isonzo.

5.2. L'impatto sull'abitato di Cervignano

La soluzione progettuale proposta sfrutta l'ampio viadotto ferroviario che attraversa l'intero centro abitato, generando importanti problematiche sul versante del rumore e delle vibrazioni. L'inserimento della nuova linea AV/AC risulta accettabile solo a fronte di un sostanziale contenimento delle velocità di tracciato e di un complessivo adeguamento delle opere di mitigazione.

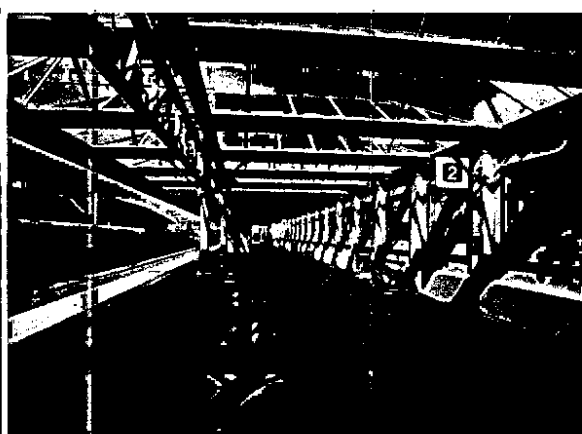


Comuni interessati: Cervignano del Friuli

Il progetto preliminare prevede che la nuova tratta ferroviaria attraversi l'abitato di Cervignano del Friuli impegnando il viadotto esistente, già organizzato a quattro binari.

Prescindendo dalle problematiche funzionali relative al raccordo con lo scalo omonimo (già trattate nel paragrafo 4.3), la soluzione proposta ha il pregio di limitare la realizzazione di nuove opere; essa tuttavia può comportare un certo incremento degli impatti generati dal traffico sul centro abitato, in una condizione che già oggi risulta critica, specialmente per quanto concerne il rumore e le vibrazioni. A questo proposito, si richiede che:

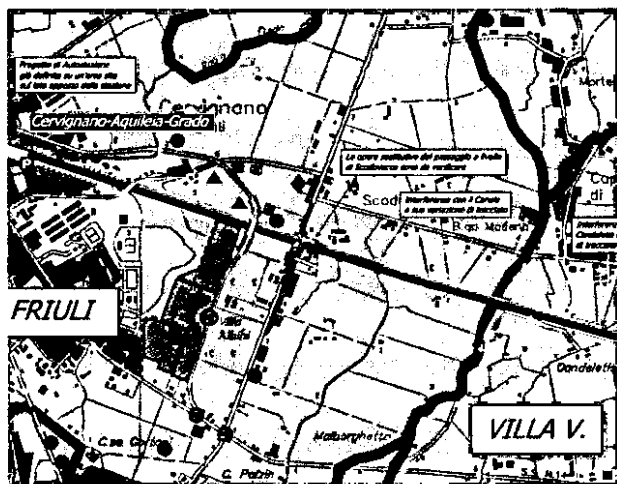
- la velocità di progetto della nuova tratta venga qui contenuta entro un valore massimo di 200 km/h;
- vengano realizzate adeguate opere di mitigazione dell'impatto acustico, valutando anche la possibilità di realizzare una copertura totale o parziale del fascio binari, mediante pannelli trasparenti aventi anche la funzione di riparo dagli agenti atmosferici (vedi foto seguenti);
- vengano realizzati seri interventi di mitigazione delle vibrazioni.



Esempi di coperture della sede ferroviaria

5.3. L'impatto sulla frazione di Scodovacca

L'inserimento della nuova linea ad una quota vicina al piano campagna determina la soppressione del passaggio a livello di Scodovacca, con interruzione delle connessioni locali tra le due parti della frazione. Si richiede una revisione del progetto, volta a conservarne la continuità.



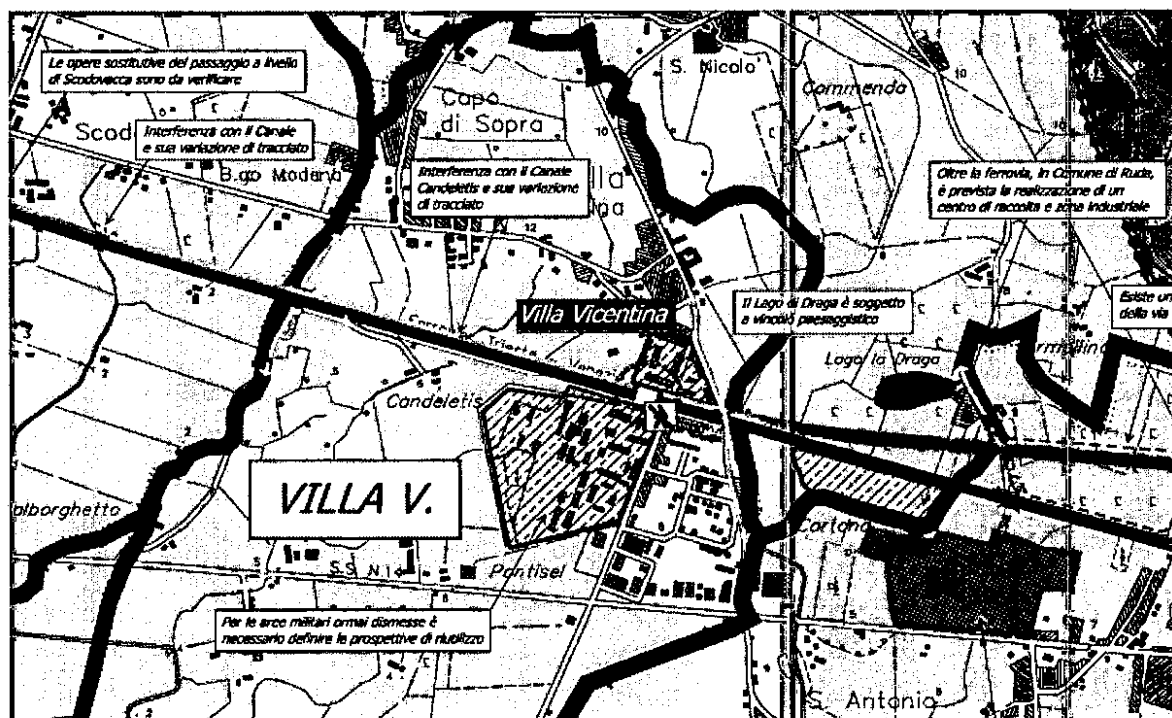
Comuni interessati: Cervignano del Friuli

Oltrepassata la stazione di Cervignano, il nuovo tracciato ferroviario procede affiancandosi alla linea storica, di cui rispetta l'andamento planimetrico in modo da sottopassare i cavalcaferrovia di via Chiozza e della SS14, superati i quali esso viene ad interferire con la viabilità interna alla frazione di Scodovacca (via Lino Stabile – SP54), attualmente interessata dall'unico passaggio a livello presente tra Cervignano e l'Isonzo (vedi foto seguente).



5.4. Attraversamento di Villa Vicentina

La soluzione proposta per l'attraversamento di Villa Vicentina presenta vistose incongruenze, in particolare per quanto riguarda il profilo altimetrico. È necessaria una revisione degli elaborati progettuali, finalizzata ad una migliore integrazione progettuale con la linea esistente, nonché alla predisposizione di adeguate opere di mitigazione ed inserimento ambientale. Si richiede anche di valutare la possibilità di attivare una fermata ferroviaria.

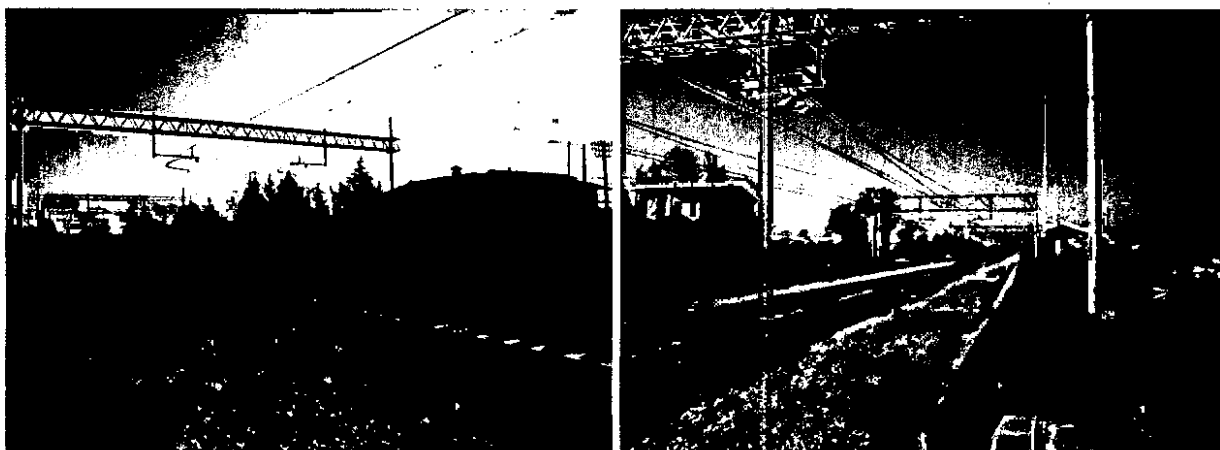


Comuni interessati: Ruda, Villa Vicentina

Entrata in territorio comunale di Villa Vicentina, la nuova linea continua a svilupparsi in affiancamento Nord a quella esistente (con velocità di progetto pari a 250 km/h). In considerazione dell'ampiezza del sedime ferroviario esistente, tale soluzione risulta di per se stessa non particolarmente problematica, ma richiede la predisposizione di adeguati interventi di mitigazione ed ambientazione del nuovo manufatto in corrispondenza sia della zona residenziale di via Il giugno, sia del nucleo rurale di Candeletis. A tale proposito, è comunque opportuno segnalare la non accettabilità di ogni possibile ampliamento del sedime ferroviario a Sud del limite attuale.

L'aspetto più critico riguarda comunque il profilo altimetrico, che si caratterizza per un rilevato di altezza compresa fra i 3 ed i 5 m, privo di riscontro in altri elaborati (quali ad esempio le sezioni caratteristiche di linea - doc.n.81) e del quale non si comprende la ratio progettuale, forse riconducibile ad un errore di interpretazione della quota campagna. A fronte di una sede ferroviaria sostanzialmente rettilinea, priva di qualunque asperità, ed assai ampia, si richiede lo stralcio della previsione e la sua sostituzione con un intervento di affiancamento in sede, integrato con la linea esistente e dotato di opere di mitigazione volte a minimizzare l'impatto generato dall'insieme dei quattro binari previsti.

Tale soluzione potrebbe integrare, dapprima come area di cantiere e quindi come ambito di ambientazione posto a protezione del nucleo di Candeletis, anche l'ampio sedime dello scalo militare ormai dismesso.



Il sedime ferroviario esistente all'altezza dell'ex stazione di Villa Vicentina



L'ex scalo militare

Per quanto concerne invece l'ambito interessato dal vecchio fabbricato viaggiatori, si segnala che esso viene a trovarsi a diretto contatto con i due comparti militari, collocati rispettivamente a Nord ed a Sud della linea ferroviaria, e dei quali si prevede nei prossimi anni la riqualificazione con funzioni residenziali o terziarie. A tale riguardo, si ravvisa l'opportunità di valutare la riattivazione, lungo la sola linea lenta, di una fermata ferroviaria posta a servizio degli abitati di Villa Vicentina, Ruda e Fiumicello, che nel loro insieme formano già un bacino di circa 10 mila abitanti, interessato da fenomeni di pendolarismo in direzione sia di Udine che di Trieste. La riattivazione della fermata, da mettere evidentemente in rapporto con lo scenario di sviluppo del Piano Regionale del Trasporto Pubblico, potrebbe rivestire anche un certo significato in termini di alleggerimento della pressione esercitata dalla sosta sulla stazione di Cervignano-Aquileia-Grado.

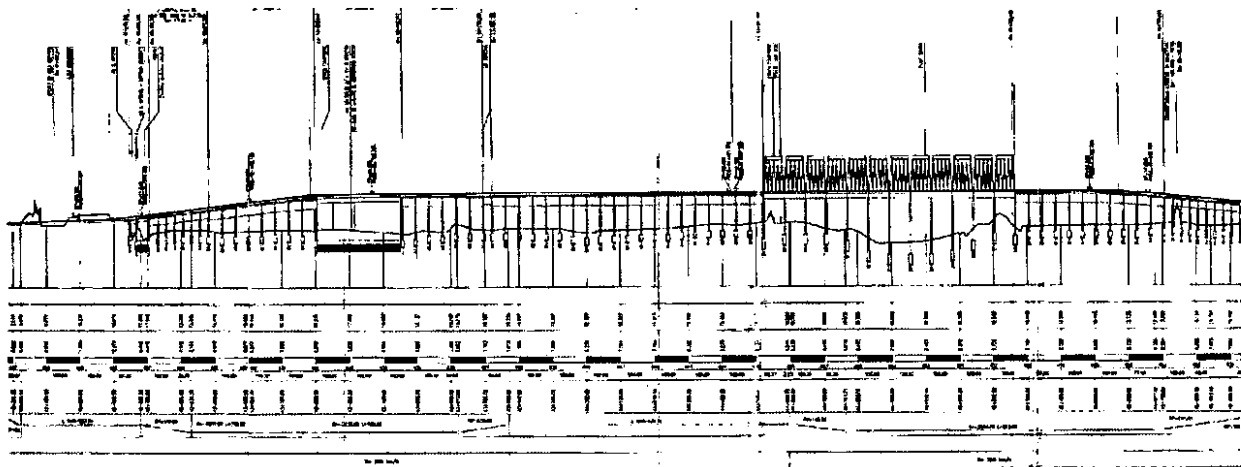
Da un punto di vista più strettamente locale, il quadruplicamento in sede è destinato a non attenuare l'importante effetto barriera, già oggi provocato dalla linea ferroviaria, che taglia in due il territorio comunale potendo essere attraversata soltanto mediante i due sottopassi della strada comunale del Malborghetto e della SP68, posti alle estremità del territorio comunale. E' una situazione che tende a condizionare le relazioni tra il capoluogo comunale e l'area residenziale sviluppatasi tra la ferrovia e la SS14, e che potrà risultare ancor più grave a seguito della riconversione urbanistica dell'area delle caserme, collocata a Sud della ferrovia. In tal senso, si ravvisa la necessità che, in corrispondenza della vecchia stazione ferroviaria, venga realizzato un sottopasso atto a garantire la continuità del traffico leggero proveniente da via Aquileia e diretto verso il centro.

Per quanto concerne l'analisi dell'impatto acustico, sviluppata in corrispondenza dei recettori collocati nella zona orientale del territorio comunale, anch'essa presenta diverse carenze, relative da un lato ad inesattezze nell'identificazione dei recettori (*per le quali si rimanda alle osservazioni presentate dal Comune*), ma soprattutto, dall'altro, alla mancata considerazione del rumore generato dalla circolazione sulla coppia di binari esistenti. In tal senso, si ritiene necessaria una complessiva revisione dello studio, che si riferisca all'insieme dei quattro binari, includendo anche il dimensionamento di interventi di mitigazione altrimenti omessi, ad esempio in corrispondenza di borgo Candeletis.

Vanno inoltre segnalate le problematiche idrauliche che coinvolgono il rio Rasingolo, attraversato dalla ferrovia esistente con un manufatto scatolare di modesta luce, tale da indurre occasionali allagamenti del comparto collocato a Nord della linea ferroviaria. A tale proposito, si richiede di rivedere l'assetto del manufatto esistente, garantendone la coerenza con le opere di regimazione idraulica previste dal Comune a Nord della linea ferroviaria ed ampliandone la luce. Tale intervento potrebbe anche assumere la funzione di attraversamento faunistico, collocandosi all'interno di un intervento di rinaturalizzazione dell'ex scalo militare, realizzato anche allo scopo di proteggere il nucleo di Candeletis.

Un'ultima problematica riguarda i bacini di lagunaggio, da utilizzarsi come recapiti per le acque raccolte dal rilevato ferroviario. In considerazione della rimodulazione di quote della linea, se ne richiede lo stralcio dagli elaborati di progetto.

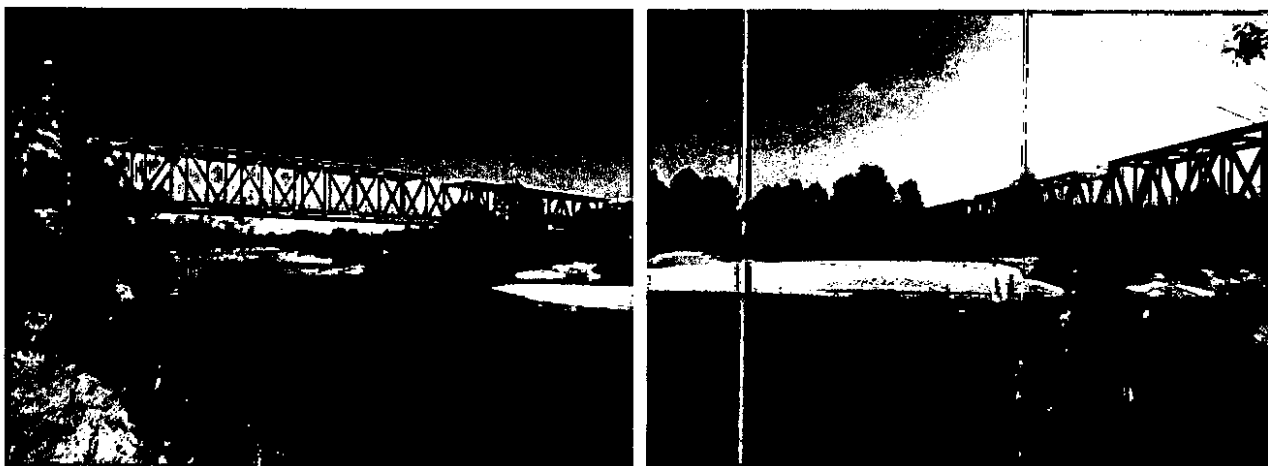
solo binario dispari della linea lenta a piano campagna. La situazione risulta ulteriormente aggravata dalla quota del nuovo ponte sull'Isonzo, impostato ad un livello di circa +3 m rispetto alla sommità degli argini fluviali.



Una soluzione di minor impatto, ed anche di minor costo, può essere definita adottando una tipologia progettuale più funzionale, basata sulla realizzazione di un viadotto di scavalco destinato al solo binario dispari della linea lenta, in modo da poter evitare ogni anticipazione delle variazioni di quota della linea veloce (una variante ancor meno dispendiosa potrebbe derivare d'altro canto dall'adozione del sistema delle marce parallele per l'intera tratta Cervignano-bivio S.Polo).

Per quanto concerne le interferenze riscontrate in sede locale, è opportuno segnalare che il Lago la Draga è soggetto a vincolo paesaggistico, ed inoltre che in un'area collocata a Sud della linea ferroviaria storica, ma ancora ricompresa nel territorio comunale di Ruda, è prevista la realizzazione di un centro di raccolta. Rispetto alla zona industriale di Papariano (Comune di Fiumicello), la realizzazione del progetto nella configurazione sopra descritta comporterebbe una lunga deviazione di tracciato della via Cortona.

Da ultimo, si ravvisa l'opportunità di valutare la possibile futura destinazione a percorso ciclopedonale di uno dei due ponti ferroviari sull'Isonzo, dismessi a seguito del quadruplicamento e della realizzazione del nuovo ponte, il quale dovrà essere oggetto di particolare attenzione progettuale, in relazione alla qualità paesaggistica del contesto attraversato (vedi foto seguenti).



L'Isonzo in corrispondenza dei ponti ferroviari



COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

PROVINCIA DI UDINE

Verbale di deliberazione della GIUNTA COMUNALE

Registro delibere di Giunta Comunale COPIA N. 20

OGGETTO: Approvazione del documento dal titolo Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro

L'anno 2013 il giorno 30 del mese di GENNAIO alle ore 18:30, nella casa Comunale si è riunita la Giunta Comunale con l'intervento dei signori:

		Presente/Assente
SAVINO Gianluigi	Sindaco	Presente
BUDA DANCEVICH Marina	Vice Sindaco	Presente
COGATO Marco	Componente della Giunta	Presente
GRATTON Federico	Componente della Giunta	Presente
SNIDERO Ivan	Componente della Giunta	Presente
MATASSI Elisabetta	Componente della Giunta	Presente
CASOLA Antonio	Componente della Giunta	Presente

Assiste la dott.ssa Ilva SANTAROSSA il sig. in qualità di Segretario Generale.

Constatato il numero legale degli intervenuti assume la presidenza il sig. SAVINO Gianluigi nella qualità di Sindaco ed espone gli oggetti iscritti all'ordine del giorno e su questi la giunta adotta la seguente deliberazione:

OGGETTO: Approvazione del documento dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.0" elaborato dall'ing. Debernardi, consulente dell'Assemblea Permanente dei Sindaci per la valutazione della nuova linea AV/AC Trieste- Venezia e Osservazioni alla Procedura di VIA ai sensi del D.Lgs n.163/2006 sul progetto preliminare "Sistema Conoscitivo Unico dei Quattro Tracciati di Progetto".



LA GIUNTA COMUNALE

PRESO ATTO del percorso svolto dall'Amministrazione Comunale negli anni 2006 e 2008;

PREMESSO che:

- il territorio del Comune di Cervignano del Friuli è interessato al progetto della linea AV/AC tratta Mestre - Trieste come risulta nel Progetto preliminare della "Nuova linea AV/AC" integrato delle documentazioni di fine 2010 ed inizio 2011;

- tale progetto è stato suddiviso in tratte funzionali di cui due interessano il territorio comunale;

PREMESSO che il Comune di Cervignano del Friuli è firmatario in data 04.02.2008, assieme alla Regione e ad altri 14 Comuni della Regione Friuli Venezia Giulia interessati dalla nuova infrastruttura e posti tra i fiumi Tagliamento ed in data 6 marzo 2012 si è costituita l'Assemblea permanente dei Sindaci interessati dal tracciato AV/AC tra il fiume Isonzo e il fiume Tagliamento, ed è in corso, con il supporto tecnico dell'ing. Andrea Debernardi, una valutazione complessiva del progetto preliminare ;

VISTA la deliberazione giuntale n. 117 datata 25/7/2012 con la quale veniva formulato il parere di questo Comune sul documento integrativo allo studio di Valutazione Impatto Ambientale al progetto preliminare della linea AV/AC tratta Mestre-Trieste

CONSIDERATO che

- nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico - Adriatico", e che tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano - Udine e della connessione con la nuova linea Trieste - Venezia;

- il Commissario Straordinario Mainardi ha registrato il dissenso quasi completo dei Comuni veneti interessati alla tratta nei confronti di questo tracciato e presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, che prevede un percorso diverso da quello cosiddetto "litoraneo" affiancato alla linea storica;

- in data 06.03.2012 si è costituita l'Assemblea permanente dei Sindaci sulla valutazione del progetto preliminare AV/AC tra i Comuni, interessati all'opera, di Bagnaria Arsa, capofila, Carlino, Castions di Strada, Cervignano del Friuli, Gonars, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pocenia, Porpetto, Ronchis, Ruda, San Giorgio di Nogaro, Teor, Torviscosa e Villa Vicentina;

- nell'ambito di questo lavoro di valutazione, l'ing. Debernardi ha realizzato il documento dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.0", di cui all'oggetto nel quale sono riportati i primi risultati di valutazione del progetto in questione;

- il mutamento di scenario dell'intero schema progettuale non può non avere conseguenze dirette anche sulla tratta friulana, in particolare per quanto riguarda il tracciato previsto tra Ronchis e Torviscosa e la scelta progettuale del 2010 di affiancare le infrastrutture ferroviarie all'Autostrada A4.

- l'Assessore Regionale alle infrastrutture ha dichiarato che la realizzazione della rete ferroviaria ad alta capacità/alta velocità non può essere affrontata senza recepire le osservazioni presentate dalle istituzioni locali;

CONFERMATO quanto espresso, relativamente al territorio comunale di Cervignano del Friuli, le preoccupazioni e le richieste evidenziate nel protocollo d'intesa del 4.02.2008 a salvaguardia della salute e del benessere dei propri cittadini e delle future generazioni;

RIBADISCE che:

- L'analisi degli effetti delle vibrazioni si basa su stime riferite a traffici di progetto e sul traffico atteso sulla linea veloce senza considerare il rumore generato dai treni sulla rete esistente;

- Non esiste una valutazione del rapporto costi/benefici attendibile così come previsto dal D. Lgs 163/2006;

- In seguito alla proposta di modifica della Commissione Europea che definisce un nuovo corridoio cosiddetto "Baltico - Adriatico", è mutato radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il



progetto RFI del 2010, ponendosi in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano - Udine e della connessione con la linea Trieste - Venezia, nell'attuale e/o futura configurazione;

- La tratta necessita di inserimenti ambientali per minimizzare l'impatto visuale con relative modificazioni permanenti ed impattanti del contesto paesaggistico;
- Attualmente vi è discrepanza progettuale per l'interconnessione tra lo scalo di Cervignano-Linea Palmanova Udine prevedendo un complesso sistema di raccordi tra loro non coerenti con le fasi indicate dal progetto generale eliminando definitivamente l'accesso dalla Cervignano-Aquileia-Grado;
- L'utilizzo della linea viadotto-in-Cervignano genera importanti problematiche per via dell'attraversamento del centro abitato. La velocità di traffico deve essere contenuta in modo da non incrementare il già critico impatto-rumore e le vibrazioni su una linea a 4 binari qual'è quella attuale;
- Il nuovo tracciato affiancandosi a quello esistente interferisce con la viabilità interna alla frazione di Scodovacca obbligando utenti della strada, pedoni, ciclisti e mezzi agricoli ad una lunghissima deviazione;

VISTO lo Statuto Comunale;

VISTO il Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs. 18.08.2000, n. 267

CON VOTI UNANIMI E FAVOREVOLI resi alzata di mano;

D E L I B E R A

1) DI FAR PROPRIE le osservazioni dell'Assemblea dei Sindaci di data 16.07.2012, come riportate in premessa, e di ribadire, in relazione alla richiesta pervenuta dalla Regione Friuli Venezia Giulia sul documento integrativo allo studio di Valutazione d'Impatto Ambientale al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Venezia - Trieste, tutte le richieste contenute nell'allegato "C" all'accordo sottoscritto in data 04.02.2008 citato in premessa, considerandole fondamentali condizioni pregiudiziali e che di seguito si riportano:

- velocità massima dei treni passeggeri inferiore a 200 km/h;
- realizzazione di un tunnel trasparente nel viadotto al fine di eliminare le emissioni sonore;
- realizzazione di barriere antirumore trasparenti nell'impianto di stazione;
- seri interventi di mitigazione delle sollecitazioni verticali (vibrazioni) nei tratti urbani;
- realizzazione di una pista ciclabile e pedonale in affiancamento della linea ferroviaria tra la frazione di Scodovacca e via Chiozza;
- risoluzione del nodo di Scodovacca, verificando la quota del ferro in modo tale da consentire l'eliminazione del passaggio a livello e la realizzazione di un sottopasso direttamente collegato alla viabilità esistente, collocato a livello campagna o leggermente al di sotto evitando di tagliare in due l'abitato;
- eliminazione del cavalcavia sulla strada statale n. 14 a seguito dell'innalzamento del piano ferroviario;

2) DI RICHIEDERE la predisposizione di ulteriori radicali misure di mitigazione ambientale per i cantieri che si realizzeranno sul territorio comunale tali da annullare il disagio per la popolazione;

3) DI RICHIEDERE ad RFI adeguate integrazioni progettuali, relative all'assetto dello scalo, alle sue prospettive di sviluppo ed alle necessarie opere di mitigazione degli impatti ambientali (rumore, inquinamento luminoso ...);

RAVVISATA L'URGENZA, CON SUCCESSIVA VOTAZIONE UNANIME E FAVOREVOLE resa per alzata di mano;

D E L I B E R A

Di dichiarare il presente provvedimento **IMMEDIATAMENTE ESEGUIBILE** ai sensi del



Letto, confermato e sottoscritto,

IL PRESIDENTE
f.to SAVINO Gianluigi

IL VICE SEGRETARIO GENERALE
f.to SANTAROSSA Ilva

Copia conforme all'originale, in carta libera ad uso amministrativo.

Lì

Il Responsabile del Procedimento

**IL CAPO SETTORE
FINANZIARIO ED AFFARI GENERALI**
Dott. **ILVA SANTAROSSA**



ATTESTAZIONE DI INIZIO PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione oggi 04/02/2013 viene affissa all'Albo pretorio, ove vi rimarrà a tutto il 19/02/2013 .

Lì 04/02/2013

Il Responsabile della Pubblicazione
f.to Davide CIBIC

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è stata dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell art. 1 , comma 19 della L.R. n. 21/2003

Lì 04/02/2013

Il Responsabile dell'esecutività
Davide CIBIC

Comunicata ai Capi Gruppo consiliari in data 04 FEBBRAIO 2013



COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

PROVINCIA DI UDINE

Verbale di deliberazione della GIUNTA COMUNALE

Registro delibere di Giunta Comunale COPIA N. 117

OGGETTO: Parere sul documento integrativo allo studio di Valutazione Impatto Ambientale al progetto preliminare della linea AV AC tratta Mestre - Trieste

L'anno 2012 il giorno 25 del mese di LUGLIO alle ore 18:30, nella casa Comunale si è riunita la Giunta Comunale con l'intervento dei signori:

		Presente/Assente
SAVINO Gianluigi	Sindaco	Presente
BUDA DANCEVICH Marina	Vice Sindaco	Presente
COGATO Marco	Componente della Giunta	Assente
GRATTON Federico	Componente della Giunta	Presente
SNIDERO Ivan	Componente della Giunta	Assente
MATASSI Elisabetta	Componente della Giunta	Presente
CASOLA Antonio	Componente della Giunta	Assente

Assiste la dott.ssa Ilva SANTAROSSA in qualità di VICE Segretario Generale.

Constatato il numero legale degli intervenuti assume la presidenza il sig. SAVINO Gianluigi nella qualità di Sindaco ed espone gli oggetti iscritti all'ordine del giorno e su questi la giunta adotta la seguente deliberazione:

OGGETTO: Parere sul documento integrativo allo studio di Valutazione Impatto Ambientale al progetto preliminare della linea AV/AC tratta Mestre – Trieste.-



LA GIUNTA COMUNALE

PREMESSO che il territorio del Comune di Cervignano del Friuli è interessato al progetto della linea AV/AC – tratta Mestre – Trieste che costituisce una porzione del “Corridoio V” rinominato anche “Progetto prioritario 6”;

CHE tale progetto è stato suddiviso in 4 tratte funzionali di cui una (la Portogruaro – Ronchi dei Legionari) interessa il territorio comunale;

PRESO ATTO del percorso svolto dall’Amministrazione Comunale negli anni 2006 e 2008;

VISTO l’ordine del giorno approvato dal Consiglio Comunale con atto n. 7 del 02.02.2008 in cui si valutava positivamente il potenziamento dell’infrastruttura ferroviaria nella nostra Regione per i benefici ambientali (potenziamento trasporto su ferro rispetto a quello su gomma) ed economico ed in particolare per Cervignano del Friuli vista la localizzazione di impianti e strutture quali lo scalo ferroviario e l’interporto con possibilità di sviluppo della logistica;

CHE il Comune di Cervignano del Friuli è firmatario in data 04.02.2008, assieme alla Regione e ad altri 14 Comuni della Regione Friuli Venezia Giulia interessati dalla nuova infrastruttura e posti tra i fiumi Tagliamento ed Isonzo, di un protocollo d’intesa, di cui l’allegato “C” viene allegato sub “A” al presente atto, con cui non solo si individuava il tracciato ritenuto meno impattante per il nostro territorio, ma anche si esprimeva la volontà a proseguire un lavoro di progettazione concertato e condiviso;

CHE in data 29.12.2010 il Comune di Cervignano del Friuli riceveva da ITALFERR – Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane- il progetto preliminare della nuova linea AV/AC Venezia – Trieste, tratta Portogruaro – Ronchi dei Legionari;

CHE in data 18.01.2011 il Sindaco del Comune di Cervignano del Friuli con nota n. 1741 esprimeva perplessità sulla proposta progettuale fatta “in solitudine” da ITALFERR, senza alcun coinvolgimento degli Enti Locali, ribadendo il contenuto dell’allegato “C” al protocollo d’intesa sopra citato in cui venivano stabilite puntualmente le azioni di mitigazione ambientale per il tratto insistente sul territorio del Comune di Cervignano del Friuli;

CHE in data 27.06.2012 è pervenuto, via posta elettronica certificata, dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, richiesta di parere di Valutazione Impatto Ambientale, ai sensi dell’art. 3, comma 4, della L.R. 43/1990, sul documento integrativo allo studio di VIA al progetto preliminare della linea AV/AC tratta Mestre – Trieste, in quanto il Ministero dell’Ambiente ha richiesto la predisposizione di un “Sistema Conoscitivo Unico dei Quattro Tracciati di Progetto” ossia una “Relazione che...organizzi in modo organico e comparabile i risultati dei modelli valutativi adottati nei Quattro SIA (Studi di Impatto Ambientali)”



RILEVATO che le Amministrazioni Comunali interessate esprimono il proprio parere entro 30 giorni dal ricevimento della richiesta e che trascorso tale termine la Regione prescinde dal parere;

PRESO ATTO che il progetto preliminare a cui si fa riferimento nella richiesta della Regione del 27.06.2012 è quello relativo al progetto preliminare presentato nel 2010;

RILEVATO che in data 06.03.2012 si è costituita l'Assemblea permanente dei Sindaci sulla valutazione del progetto preliminare AV/AC tra i Comuni, interessati all'opera, di Bagnaria Arsa, capofila, Carlino, Castions di Strada, Cervignano del Friuli, Gonars, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pocenia, Porpetto, Ronchis, Ruda, San Giorgio di Nogaro, Teor, Torviscosa e Villa Vicentina;

CHE la citata Assemblea permanente in data 16.07.2012 ha predisposto un documento unitario nel quale esprime le proprie osservazioni sul documento integrativo al VIA, che di seguito vengono riportate:

1. Per la tratta Mestre-Portogruaro, lo studio di "VIA" è relativo al progetto del tracciato "litoraneo" così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, benché sia in atto da mesi un confronto tra i Comuni interessati e il Commissario Straordinario Mainardi.

Il Commissario ha registrato il dissenso quasi unanime dei Comuni interessati nei confronti del tracciato "litoraneo" e ha presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, attualmente al vaglio dei Comuni stessi, che prevede un tracciato del tutto diverso, affiancato alla linea storica.

Questo mutamento di scenario non può non avere conseguenze dirette anche sulla tratta friulana, in particolare per quanto riguarda il tracciato previsto tra Ronchis e Torviscosa e la scelta progettuale del 2010 di affiancare le infrastrutture ferroviarie all'Autostrada A4.

Il problema dell'innesto tra i due rami, e l'eventuale disomogeneità delle caratteristiche tecniche del tracciato, sono a questo punto ineludibili, e dovranno essere oggetto di una valutazione seria e circostanziata da parte dei Sindaci dei Comuni friulani per l'eventuale individuazione di un'alternativa di tracciato compatibile con lo scenario che si sta delineando in Veneto e che dovrà tenere conto di tutte le possibili fasi di ammodernamento e di potenziamento della linea storica.

Si evidenzia inoltre come in territorio di Ronchis il tracciato proposto nel progetto preliminare RFI del 2010 insista su di un corridoio che appare ormai compromesso dalla realizzazione del nuovo casello autostradale.

2. Nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico-Adriatico", il quale, entrando in Italia dal valico di Tarvisio e ricalcando la cosiddetta "Pontebbana" fino a Udine, proseguirà a sud in direzione di Palmanova e di Cervignano scalo, per connettersi alla linea Trieste-Venezia.

Tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano-Udine e della connessione con la nuova linea Trieste-Venezia.

La valutazione che l'Assemblea dei Sindaci opererà in accordo con il professionista dovrà quindi essere fatta sulla tratta Cervignano-Palmanova-Udine e non solo sulla interconnessione con la Trieste-Venezia e l'ingresso allo scalo merci di Cervignano.

In merito a quest'ultimo punto, le Amministrazioni Comunali di Torviscosa, Bagnaria Arsa, Gonars e Palmanova esprimono un forte dissenso sulla soluzione progettuale contenuta nel progetto RFI del 2010, in particolare per quanto riguarda il "lunotto" di collegamento tra lo scalo e la connessione prevista sul sedime della dismessa linea San Giorgio di Nogaro-Palmanova.

CHE l'Assessore Regionale alle infrastrutture ha recentemente dichiarato che la realizzazione della rete ferroviaria ad alta capacità/alta velocità non può essere affrontata senza recepire le osservazioni presentate dalle istituzioni locali;

RITENUTO di ribadire, per quanto riguarda il territorio comunale di Cervignano del Friuli, le richieste contenute all'allegato "C" del protocollo d'intesa sottoscritto in data 04.02.2008, e nello specifico:

- velocità massima dei treni passeggeri non superiore a 200 km/h;
- realizzazione di un tunnel trasparente nel viadotto al fine di eliminare le emissioni sonore;
- realizzazione di barriere antirumore trasparenti nell'impianto di stazione;
- seri interventi di mitigazione delle sollecitazioni verticali (vibrazioni) nei tratti urbani;
- realizzazione di una pista ciclabile e pedonale in affiancamento della linea ferroviaria tra la frazione di Scodovacca e via Chiozza;
- costruzione di un viadotto a Scodovacca per permettere il mantenimento della strada a livello di campagna o leggermente sotto il piano ed evitare di tagliare in due l'abitato;
- eliminazione del cavalcavia sulla strada statale n. 14 a seguito dell'innalzamento del piano ferroviario;



RITENUTO penalizzante per il territorio comunale la previsione, contenuta nel documento integrativo allo studio di VIA, di situare cantieri (base ed operativo), nonché un'area di stoccaggio e il campo di armamento a ridosso del centro abitato di Cervignano del Friuli, in considerazione della scarsa superficie del Comune, per lo più antropizzata, anche in considerazione delle insufficienti proposte di mitigazione evidenziate nel citato documento;

RILEVATO che l'Amministrazione Comunale di Cervignano del Friuli intende evidenziare, tramite la Regione Friuli Venezia Giulia, le preoccupazioni e le richieste evidenziate nel protocollo d'intesa del 4.02.2008 a salvaguardia della salute e del benessere dei propri cittadini e delle future generazioni;

EVIDENZIATA l'oggettiva difficoltà di carattere tecnico e temporale da parte delle Amministrazioni coinvolte, nel valutare il documento in oggetto e nell'esprimere conseguentemente un parere esaustivo;

Con voti unanimi e favorevoli resi per alzata di mano;

D E L I B E R A

1) di far proprie le osservazioni dell'Assemblea dei Sindaci di data 16.07.2012, come riportate in premessa, e di ribadire, in relazione alla richiesta pervenuta dalla Regione Friuli Venezia Giulia sul documento integrativo allo studio di Valutazione d'Impatto Ambientale al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Venezia – Trieste, tutte le richieste contenute nell'allegato "C" all'accordo sottoscritto in data 04.02.2008 citato in premessa, considerandole fondamentali condizioni pregiudiziali e che di seguito si riportano:

- velocità massima dei treni passeggeri non superiore a 200 km/h;
- realizzazione di un tunnel trasparente nel viadotto al fine di eliminare le emissioni sonore;
- realizzazione di barriere antirumore trasparenti nell'impianto di stazione;
- seri interventi di mitigazione delle sollecitazioni verticali (vibrazioni) nei tratti urbani;
- realizzazione di una pista ciclabile e pedonale in affiancamento della linea ferroviaria tra la frazione di Scodovacca e via Chiozza;
- risoluzione del nodo di Scodovacca, verificando la quota del ferro in modo tale da consentire l'eliminazione del passaggio a livello e la realizzazione di un sottopasso direttamente collegato alla viabilità esistente, collocato a livello campagna o leggermente al di sotto evitando di tagliare in due l'abitato;
- eliminazione del cavalcavia sulla strada statale n. 14 a seguito dell'innalzamento del piano ferroviario;

2) di richiedere la predisposizione di ulteriori radicali misure di mitigazione ambientale per i cantieri che si realizzeranno sul territorio comunale tali da annullare il disagio per la popolazione;

3) di richiedere ad RFI adeguate integrazioni progettuali, relative all'assetto dello scalo, alle sue prospettive di sviluppo ed alle necessarie opere di mitigazione degli impatti ambientali (rumore, inquinamento luminoso ...);



RAVVISATA L'URGENZA, CON SUCCESSIVA VOTAZIONE UNANIME E FAVOREVOLE resa per alzata di mano;

delibera

Di dichiarare il presente provvedimento IMMEDIATAMENTE ESEGUIBILE ai sensi del comma 19 dell'articolo 1 della L.R. 11.12.2003 N. 21

Letto, confermato e sottoscritto,

IL PRESIDENTE
f.to SAVINO Gianluigi

IL VICE SEGRETARIO GENERALE
f.to SANTAROSSA Ilva



Copia conforme all'originale, in carta libera ad uso amministrativo.

Li

Il Responsabile del Procedimento
IL CAPO SETTORE
FINANZIARIO ED AFFARI GENERALI
Dott.ssa Ilva/SANTAROSSA



ATTESTAZIONE DI INIZIO PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione oggi 30/07/2012 viene affissa all'Albo pretorio, ove vi rimarrà a tutto il 14/08/2012.

Li 30/07/2012

Il Responsabile della Pubblicazione
f.to Davide CIBIC

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è stata dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 1, comma 19 della L.R. n. 21/2003

Li 30/07/2012

Il Responsabile dell'esecutività
Davide CIBIC

Comunicata ai Capi Gruppo consiliari in data 30 luglio 2012

COMUNE DI CASTIONS DI STRADA

Provincia di Udine

Verbale di deliberazione della Giunta Comunale

Numero 11 Del 29-01-2013

Oggetto: APPROVAZIONE DEL DOCUMENTO DI SINTESI DELLE OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV/AC VENEZIA-TIRESTE / TRATTA PORTOGRUARO - RONCHI.

L'anno **duemilatredici** il giorno **ventinove** del mese di **gennaio** alle ore **13:30** nella Casa comunale.

Convocata dal Sindaco si è riunita la Giunta Comunale con l'intervento dei Signori:

CRISTOFOLI MARIO	SINDACO	P
CANTARUTTI GIOVANNI	ASSESSORE	P
GORZA ROBERTO	ASSESSORE	P
VALVASON IVAN	ASSESSORE	A
PETRUCCO IVAN	VICE SINDACO	P

Partecipa il Segretario Comunale Comunale Dott.ssa CANTARUTTI LUISA
Constatato legale il numero degli intervenuti il sig. CRISTOFOLI MARIO in qualità di SINDACO assume la presidenza, dichiara aperta la seduta ed invita la Giunta a prendere in esame la proposta di deliberazione riguardante l'oggetto sopra indicato ed assumere i provvedimenti relativi.

OGGETTO: APPROVAZIONE DEL DOCUMENTO DI SINTESI DELLE OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV/AC VENEZIA-TIRESTE / TRATTA PORTOGRUARO - RONCHI.

LA GIUNTA COMUNALE

RICHIAMATE le proprie deliberazioni:

n. 42 del 10.03.2011 "NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA TRIESTE. PROGETTO PRELIMINARE DELLA TRATTA PORTOGRUARO - RONCHI. INTERFERENZE. OSSERVAZIONI SUL PROGETTO PRELIMINARE";

n. 97 del 24.07.2012 "PROGETTO PRELIMINARE NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA TRIESTE". INTEGRAZIONE. PARERE"

con le quali venivano rilevate diverse criticità al progetto preliminare e alle sue integrazioni;

RICORDATO che le criticità rilevate con le succitate deliberazioni sono stati trasmessi a ITALFERR e alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia nell'ambito della procedura di V.I.A.;

RICHIAMATO altresì il documento unitario dell'assemblea permanente dei Sindaci della Bassa Friulana interessati dal progetto preliminare "Nuova Linea AV/AC Venezia Trieste" (2010) nella tratta fiume Isonzo - fiume Tagliamento, già allegato alla deliberazione G.C. 97/2012 sopra citata;

RICORDATO che per la circostanza il Comune capofila è stata individuato nel Comune di Bagnaria Arsa;

VISTO il documento contenente la sintesi delle osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Venezia Trieste , tratta Portogruaro - Ronchi, redatto dal professionista individuato dal Comune capofila Ing. Debernardi;

PRESO ATTO che il sopracitato documento recepisce le osservazioni formulate a suo tempo da questo Comune e ritenuto pertanto di provvedere alla sua formale approvazione;

Visto lo Statuto comunale;

Visti i vigenti regolamenti comunali;

Visto il T.U. delle leggi sull'ordinamento degli EE.LL.;

Visto il parere favorevole espresso dal Responsabile del Servizio;

Con voto unanime e palese;

DELIBERA

1) DI APPROVARE il documento di sintesi delle Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste / tratta Portogruaro-Ronchi".

LA GIUNTA COMUNALE

Con votazione unanime e palese,

DELIBERA

di dichiarare, ai sensi della L.R. 21/2003, il presente atto immediatamente esecutivo, attesa l'urgenza di provvedere.

Assemblea permanente dei Sindaci della Bassa Friulana
(Provincia di Udine)



**OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE
DELLA NUOVA LINEA AVIAC VENEZIA-TRIESTE
TRATTA PORTOGRUARO-RONCHI**

RELAZIONE DI SINTESI

VERSIONE

1.0.

DATA

Dicembre 2012

R

Versione

1.0

Data

19/12/2012

Autore

A. Debernardi

TIMBRO

Ing. Andrea Debernardi
via Roma, 30
23875 OSNAGO (LC)
p.IVA 02478940139
ord.ingegneri prov. Lecco (n°571)

SEDE OPERATIVA
via Maffucci, 40
20158 MILANO
tel./fax: 02-365.57.854
e-mail: andrea.debernardi@ingpec.eu

COLLABORATORI
Ing. Simone Borghi
arch. Carlo Molteni
dott.pt. Emanuele Ferrara

Assemblea permanente dei Sindaci della Bassa Friulana
Comuni di Bagnaria Arsa, Carlino, Castions di Strada, Cervignano del Friuli, Fiumicello, Gonars,
Latisana, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pavia di Udine, Pocenia,
Porpetto, Pozzuolo del Friuli, Precentico, Ronchis, Ruda, San Giorgio di Nogaro,
Santa Maria la Longa, Teor, Torviscosa e Villa Vicentina
(Provincia di Udine)

OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE DELLA NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE

TRATTA PORTOGRUARO-RONCHI

- *Relazione di sintesi* -

GRUPPO DI LAVORO

ing. Andrea Debernardi
(responsabile dell'incarico)

ing. Simone Borghi
arch. Carlo Molteni
dott. pt. Emanuele Ferrara

Rev.	Data	Autore:	n. pag.	n. tav.	n. alf.	Indirizzo file:
1.0	19/12/2012	A. Debernardi	45	3	=	Rapporto/Osservazioni_dic2012_FINALE.pdf

ing. A. Debernardi
via Roma, 30
23875 OSNAGO (LC)

sede operativa
via Maffucci, 40
20158 MILANO

Assemblea dei Sindaci della Bassa Friulana (UD)
Osservazioni al progetto della linea AV/AC VE-TS
Relazione di sintesi -

SISTEMA
QUALITA'

- INDICE -

1. Introduzione	3
2. Aspetti generali del progetto.....	7
3. Ambito territoriale Ovest.....	16
4. Ambito territoriale Centro	31
5. Ambito territoriale Est.....	37

1. Introduzione

1.1. Oggetto del documento

Il presente documento costituisce la sintesi delle Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste / tratta Portogruaro-Ronchi¹ ed al successivo Quadro conoscitivo unitario², già predisposte dalle Amministrazioni Comunali interessate (vedi *tabella seguente*).

Comune	Atto amministrativo
Bagnaria Arsa	Del.G.C.n.24 del 24/02/2011; Del.G.C.n.114 del 23/07/2012; Del.G.C.n.120 del 17/08/2012
Castions di Strada	Del.G.C.n.42 del 10/03/2011; Del.G.C.n.97 del 24/07/2012
Cervignano del Friuli	Nota prot.1741 del 18/01/2011; Del.G.C.n.117 del 25/07/2012
Fiumicello	Nota prot.3150 del 18/03/2011; Del.G.C.n.104 del 25/07/2012
Gonars	Nota prot.2041 del 25/02/2011; Del.G.C.n.83 del 25/07/2012
Muzzana del Turgnano	Del.G.C.n.70 del 18/07/2012
Palazzolo dello Stella	Del.G.C.n.107 del 27/07/2012
Palmanova	Del.C.C.n.56 del 25/07/2012
Pocenia	Del.G.C.n.32 del 19/07/2012
Porpetto	Note prot.1936/1937 del 19/03/2011; Del.G.C.n.74 del 18/07/2012
Ronchis	Del.G.C.n.43 del 26/07/2012
Ruda	Nota prot.1699 del 28/02/2011; Del.G.C.n.72 del 23/07/2012
San Giorgio di Nogaro	Nota prot.15179/2114 del 21/02/2011; Nota prot.3255 del 26/07/2012
Teor	Del.G.C.n.29 del 19/07/2012
Torviscosa	Del.C.C.n.36 del 30/11/2011
Villa Vicentina	Nota prot.1803 del 14/03/2011

Esso è stato redatto nel quadro dell'incarico per la redazione dello schema direttore del potenziamento della rete ferroviaria nella Bassa Friulana, conferito dal Comune di Bagnaria Arsa in qualità di ente capofila dell'Assemblea Permanente dei Sindaci³. Tale incarico, definito dalle Amministrazioni grazie al contributo finanziario della Regione Friuli-Venezia Giulia, è stato configurato in modo tale da rappresentare un elemento di continuità metodologica con gli approfondimenti già svolti nel 2007-2008 dal Gruppo Tecnico Istruttorio istituito dalla Regione Friuli-Venezia Giulia⁴, e che hanno già costituito un fattore di parziale orientamento per i progettisti della nuova linea.

Scopo fondamentale del documento è dunque quello di ricostruire un quadro unitario degli elementi di criticità e/o di opportunità, emersi relativamente al citato progetto preliminare, in un'ottica di co-operazione costruttiva, volta al miglioramento degli elaborati progettuali, nonché al loro inserimento entro una cornice programmatica riferita allo sviluppo dell'intera rete ferroviaria della Bassa.

1.2. Contesto decisionale

La presentazione delle Osservazioni al progetto preliminare del 2010 rappresenta un passaggio essenziale all'interno della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale attualmente in corso. Essa tuttavia deve tener conto anche delle variazioni Intercorse durante il biennio 2010-2012 in

¹ Vedi: RFI – Rete Ferroviaria Italiana, U.O. Pianificazione e coordinamento progetti; *Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste – tratta Portogruaro-Ronchi*; progetto preliminare, a cura di Italferr, novembre 2010.

² Vedi: RFI – Rete Ferroviaria Italiana, U.O. Ambiente e archeologia; *Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste – tratta Portogruaro-Ronchi*; progetto preliminare, Sistema Conoscitivo Unitario; relazione generale; a cura di Italferr, maggio 2012.

³ Del.115/UT del 2 agosto 2012.

⁴ Vedi il Protocollo d'intesa per la condivisione del tracciato della ferrovia AC/AV nella tratta tra i fiumi Tagliamento ed Isonzo³, sottoscritto dai Sindaci (con esclusione di Porpetto e Villa Vicentina) in data 04/02/2008

alcuni orientamenti programmatici, relativi all'estensione della rete AV/AC ad est del nodo di Venezia.

In particolare, è opportuno segnalare anche formalmente in questa sede che, per quanto riguarda la tratta Mestre-Portogruaro, il progetto ed il corrispondente Studio d'Impatto Ambientale sono riferiti al tracciato cosiddetto "litoraneo", rispetto al quale il Commissario Straordinario competente sull'intera tratta Venezia-Trieste ha registrato un dissenso quasi unanime, tanto da predisporre uno studio di prefattibilità che prevede un tracciato del tutto diverso, in affiancamento alla linea storica. Tale studio, presentato nel luglio 2012, è attualmente all'esame delle Amministrazioni Comunali interessate.

Questo mutamento di scenario non può evidentemente non avere conseguenze dirette anche sulla tratta friulana, in particolare per quanto riguarda il tracciato previsto tra Ronchis e Torviscosa, e la scelta dell'affiancamento all'autostrada A4. Esso pone infatti il problema dell'innesto tra i due rami, e dell'eventuale disomogeneità delle caratteristiche tecniche del tracciato, non più eludibile anche all'interno di una procedura di VIA ancora formalmente riferita al tracciato 2010.

In secondo luogo, risulta più che mai opportuno ricordare come, nell'ottobre 2011, la Commissione Europea abbia adottato una proposta di modifica della rete di trasporto transeuropea TEN-t, che include il nuovo corridoio Baltico-Adriatico, il quale interessa il territorio italiano entrando dal valico di Tarvisio e seguendo la nuova linea Pontebbana sino a ricongiungersi con la direttrice Venezia-Trieste in corrispondenza dello scalo di Cervignano.

Tale variazione, al pari della precedente, determina un mutamento radicale del quadro programmatico sul quale è stato sviluppato il tracciato RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della linea Cervignano-Udine, e della sua connessione con la linea Trieste-Venezia, intesa sia nella sua configurazione attuale, sia nello stato di progetto futuro.

Date queste premesse, l'incarico conferito dall'Assemblea Permanente dei Sindaci viene a riguardare non soltanto il progetto della nuova tratta AV/AC Portogruaro-Ronchi, ma anche:

- le prospettive di potenziamento della tratta Cervignano-Palmanova-Udine;
- le modalità di interconnessione con la linea Trieste-Venezia in corrispondenza dello scalo di Cervignano;
- l'assetto funzionale e gli impatti locali della rete ferroviaria esistente, compresa fra il Tagliamento, l'Isonzo ed il nodo di Udine (escluso).

1.3. Metodologia adottata

La metodologia adottata per lo svolgimento dell'incarico ha comportato, in primo luogo, una dettagliata fase di analisi volta a ricostruire non soltanto lo stato fisico e funzionale dei luoghi interessati dalla rete ferroviaria esistente/futura, ma anche le valutazioni sviluppate dalle singole Amministrazioni interessate circa i problemi, le opportunità e gli orizzonti programmatici ad essi collegati.

Date le premesse indicate al paragrafo 1.2, tali approfondimenti non sono stati limitati ai soli ambiti coinvolti dal tracciato della tratta AV/AC Portogruaro-Ronchi, definito dal progetto preliminare del 2010, ma si sono estesi all'insieme delle aree interessate dall'insieme delle tratte ferroviarie esistenti o previste nella Bassa Friulana.

































































Gli approfondimenti sono stati ottenuti incrociando dati oggettivi riferiti allo stato dei luoghi ed alla funzionalità della rete, ottenuti da varie fonti, ed elementi soggettivi rilevati tramite un processo di consultazione tecnico-istituzionale svoltosi nel periodo luglio-ottobre 2012. Questo processo è stato strutturato con riferimento a quattro gruppi, che rimandano ad altrettanti ambiti territoriali:

- **Ovest**, corrispondente alla porzione di rete compresa tra Il Tagliamento e San Giorgio di Nogaro;
- **Centro**, corrispondente allo snodo compreso tra San Giorgio di Nogaro, Cervignano e Palmanova, destinato a garantire l'interconnessione dei due corridoi transeuropei fra loro e con lo scalo di Cervignano;
- **Est**, corrispondente alla porzione di rete compresa tra Cervignano e l'Isonzo;
- **Nord**, corrispondente alla porzione di rete compresa tra Palmanova ed il nodo di Udine.

Si ritiene utile evidenziare, in questa sede, che le attività di consultazione hanno investito anche Comuni non interpellati nell'ambito della procedura di VIA relativa alla tratta Portogruaro-Ronchi, quali in particolare, nell'ambito Ovest, Latisana e Precenico e, nell'ambito Nord, Pavia di Udine, Pozzuolo del Friuli e Santa Maria La Longa.

Gli esiti della consultazione sono illustrati, oltre che da una specifica relazione, anche da un insieme di tavole di diagnosi, che riportano una mappatura dettagliata delle criticità e delle opportunità progettuali rilevate, definita secondo la legenda di seguito riportata.

LEGENDA

ELEMENTI DI CRITICITÀ	ELEMENTI DI PROGETTUALITÀ	ELEMENTI ESISTENTI
 Inquinamento acustico - strada	 Progetto per eliminare TAV (anno 2010)	 Traccia di strada principale
 Inquinamento acustico - rumore	 Fascia di rispetto ferroviaria TAV (75 m)	 Sovrappasso stradale (con autostrada)
 Effetto barriera urbana	 Viabilità recentemente realizzata o in corso di esecuzione	 Sottopasso stradale (solito ferroviario)
 Effetto barriera temporale	 Nuove viabilità ipotizzata o in corso di progettazione	 Sottopasso ciclopedonale
 Formazione di code al passaggio a livello	 Previsione di sovrappasso stradale	 Impianto semaforico
 Elemento soggetto a vincolo paesaggistico	 Previsione di sottopasso stradale	 Antistoria
 Nodo di stazione - fermata	 Area/corridor ciclopedonale	 Passaggio a livello
 Nodo di stazione - problemi di manovra/degrado	 Previsione di sottopasso ciclopedonale	 Area di parcheggio
 Nodo di stazione - sovra servizi passeggeri	 Nuova rotatoria prevista	 Stazione bus di interscambio
 Nodo di stazione - problemi di sosta	 Previsione di nuova stazione bus di interscambio	 Linea ferroviaria in esercizio
 Nodo di stazione - interscambio bus esistente/previsto	 Area elettrodotta prevista	 Linea ferroviaria dismessa
 Nodo stradale pericoloso	 Area produttiva/artigianale prevista	 Canale
 Area fonte di inquinamento luminoso	 Area commerciale prevista	 Elettrodotta
 Demolizione di corpi stradali/ferroviani/edilizi		 Area scalo ferroviario di Cervignano
 Bacino di utenza uterato dalla stazione		 Interporto "Alpe Adia"
 Elemento lacustre tutelato (D.Lgs. 42/2004, art. 142)		 Decommissionamento di fermata
		 Decommissionamento comunale
		 Confine comunale
		 Presenza di abitazioni agricole
		 Area produttiva/artigianale di recente realizzazione
		 Area commerciale di recente realizzazione
		 Area S.I.C. ex baso al pregio
		 Argine del fiume Isonzo e Tagliamento
ELEMENTI ARCHEOLOGICI	UNITÀ PAESISTICHE	
 Età preistorica (palaeolitico, mesolitico, neolitico)	 Boschi e arbusti	
 Età protostorica (eneolitico, bronzo, ferro)	 Colture arboree	
 Età classica / romana	 Prati e seminativi	
 Età medievale / rinascimentale	 Palati e castelli	
 Tracce di strade romane	 Aree gallerie	
	 Acque a scabie	
	 Urbanizzata	

NOTA: l'indicazione degli elementi archeologici è limitata solo alle circoscrizioni i tracciati ferroviari in progetto

Nel presente rapporto, tali tavole verranno utilizzate per stralci, utili a fornire un riepilogo delle Osservazioni al progetto preliminare del 2010.

Nell'ambito dell'incarico conferito, si prevede altresì che a queste tavole faccia seguito un ulteriore insieme di elaborati, volto a definire le strategie di inserimento delle nuove infrastrutture, ritenute maggiormente accettabili dalle Amministrazioni comunali coinvolte.

1.4. Struttura della relazione

La presente relazione, focalizzata sui soli aspetti riferiti al progetto preliminare 2010, si struttura in quattro sezioni, così configurate:

- aspetti di carattere generale (capitolo 2);
- criticità rilevate nell'ambito occidentale (capitolo 3);
- criticità rilevate nell'ambito centrale (capitolo 4);
- criticità rilevate nell'ambito orientale (capitolo 5).

Si segnala in ogni caso che la **relazione di sintesi**, sviluppata al fine di offrire un quadro coordinato delle principali problematiche connesse alla realizzazione della nuova tratta AV/AC, **non sostituisce le Osservazioni presentate dai singoli Comuni**, alle quali si rimanda per tutti gli aspetti di maggior dettaglio, quali in particolare la segnalazione delle singole interferenze, le precisazioni relative alla collocazione dei recettori di impatto acustico, ecc...

2. Aspetti generali del progetto

2.1. Quadro programmatico

Il quadro programmatico portato a supporto dell'intervento è poco aggiornato, oltre che frammentario, e non giustifica la realizzazione di una nuova linea ferroviaria ad alta velocità. La stessa prospettiva di potenziamento della rete ferroviaria regionale, a supporto del traffico merci ferroviario, può trovare un significato compiuto solo all'interno di una politica integrata del trasporto transalpino.

Il quadro programmatico portato a sostegno della necessità dell'opera è focalizzato essenzialmente sulla realizzazione della rete transeuropea di trasporto, TEN-t, ed in particolare di quello che è stato denominato, in successione temporale, Corridoio n.5, Progetto prioritario n.6, e Corridoio "mediter-raneo".

Come ben noto, lo sviluppo della rete TEN-t ha per obiettivo fondamentale la creazione di un supporto infrastrutturale coerente ed integrato per gli scambi fra gli stati membri dell'Unione Europea, da ottenersi in primo luogo attraverso l'eliminazione degli "anelli mancanti" tra le singole reti nazionali. Il perseguimento di tale obiettivo implica in molti casi la realizzazione di nuove infrastrutture, ma in altri può richiedere misure di altro genere, volte ad armonizzare il funzionamento delle infrastrutture preesistenti all'interno del corridoio.

Nel caso delle direttrici transalpine, è stato da tempo evidenziato che le motivazioni più forti per lo sviluppo dei corridoi TEN-t sono legate, più che alla velocizzazione del traffico passeggeri (quasi ovunque piuttosto modesto), all'incremento di capacità per il traffico merci. Tale evidenza risulta particolarmente chiara nel caso dei valichi con la Slovenia, che si sono caratterizzati nel corso degli ultimi 15 anni per un rilevante incremento dei flussi di traffico stradale pesante, a fronte di un'evoluzione di quello leggero, influenzata soprattutto dalla crescita delle relazioni transfrontaliere tra Trieste/Gorizia ed i distretti sloveni di Nova Gorica, Postumia e Capodistria, e dunque tale da indurre effetti poco significativi sui traffici di lunga percorrenza.

A fronte dell'andamento dei traffici, riscontrato sia sulle direttrici stradali che su quelle ferroviarie, non sembra oggi ricorrere alcuna rilevante premessa funzionale per la realizzazione, tra Venezia e Trieste, di una linea ferroviaria ad alta velocità, finalizzata in primo luogo alla riduzione dei tempi di percorrenza per i servizi passeggeri veloci. Più significative possono invece risultare le prospettive di sviluppo del traffico merci, che richiedono però, più che una linea dedicata, una serie di potenziamenti volti ad incrementare la potenzialità di circolazione dei "colli di bottiglia" (spesso collocati all'interno dei nodi urbani), nonché ad assicurare raccordi adeguati con i sistemi di terminalizzazione, che in Friuli-Venezia Giulia includono soprattutto lo scalo ferroviario di Cervignano ed il porto di Trieste.

In tal senso, lo sviluppo del corridoio mediterraneo dovrebbe trovare adeguata integrazione, sul piano non solo programmatico ma anche progettuale, con il nuovo corridoio Baltico-Adriatico, volto a supportare gli scambi tra l'Italia e la Mitteleuropa. D'altro canto, i soli potenziamenti infrastrutturali, anche laddove risultino necessari, non sono certo di per se stessi sufficienti a garantire la funzionalità del trasporto ferroviario, né la sua attrattività nei confronti dei flussi oggi indirizzati sul modo stradale. L'esperienza condotta negli scorsi decenni da altre nazioni europee rende chiaro che lo sviluppo del trasporto merci ferroviario attraverso le Alpi può trovare compimento soltanto all'interno di una politica integrata, che non trova al momento alcuna compiuta definizione di livello nazionale.

Ne consegue la generale perplessità nei confronti di una nuova linea ferroviaria ad alta velocità, cui si associa però una disponibilità ad approfondire, anche in termini di confronto costi/benefici, le

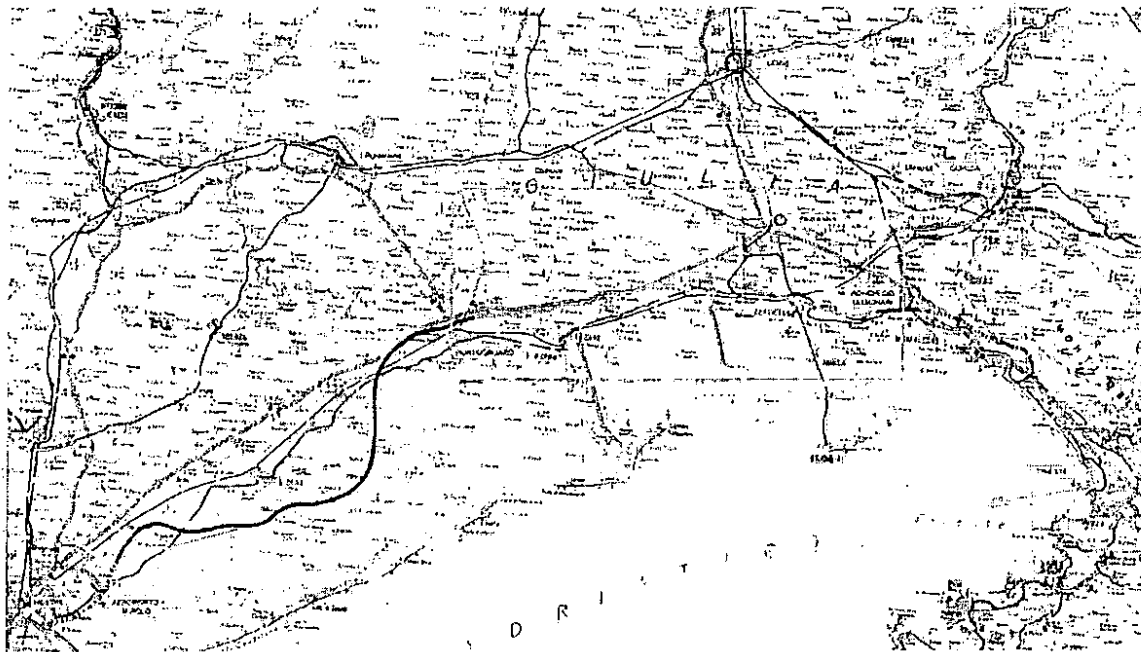
questione relative ai potenziamenti infrastrutturali che si rendano necessari nel quadro di una politica di riequilibrio modale del trasporto merci.

2.2. Tracciato complessivo

Il progetto, riferito ad un insieme complesso di tratte, diversamente caratterizzate sotto il profilo degli standard funzionali, non appare sufficientemente approfondito in ordine ai rapporti che devono intercorrere tra i singoli interventi e la programmazione di settore, sviluppata a livello sia nazionale che regionale.

La tratta ferroviaria in esame si colloca all'interno di un complesso sistema di interventi, volto a modificare profondamente l'assetto geometrico e funzionale della rete ferroviaria compresa tra Venezia, Udine e Trieste.

Ciascuna tratta presenta caratteristiche sue proprie, potendo essere ricondotta o meno alla tipologia propria delle nuove linee AV/AC. Peraltro, il progetto non specifica in modo chiaro le modalità di inserimento delle diverse tratte all'interno del sistema esistente, con la conseguenza di rendere ambigua la definizione degli standard funzionali di riferimento, così come lo stesso inserimento di alcune tratte all'interno del progetto in esame.



Ciò vale, ad esempio, per il sistema di elettrificazione, che sembra poter essere uniformato a quello adottato per le altre tratte AV/AC; di nuova realizzazione, nelle sole tratte collocate ad Ovest di San Giorgio di Nogaro.

In tal senso, sarebbe opportuno uno specifico chiarimento circa i rapporti che dovranno intercorrere tra la realizzazione della nuova linea ed i programmi di sviluppo della rete ferroviaria, definiti a livello nazionale ed anche regionale, in termini di potenziamento sia della rete (raddoppio linea Udine-Cervignano), sia dei servizi (Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale del Veneto, programmazione del Trasporto Pubblico Locale in Friuli-Venezia Giulia).

2.3. Realizzazione per fasi

Il principio di realizzazione della linea in sei fasi funzionali successive rappresenta un elemento da accogliere con favore; esso tuttavia non appare adeguatamente sviluppato dagli elaborati di progetto, che presentano diverse incongruenze ed omissioni, soprattutto con riferimento alle fasi di attuazione intermedie. Inoltre sarebbe necessario indicare in modo esplicito che la realizzazione di ciascuna fase verrà subordinata all'effettivo conseguimento dei livelli di traffico previsti per la fase precedente.

L'impostazione generale del progetto si basa in modo esplicito su una complessa fasatura dei singoli interventi, a sua volta definita attraverso uno specifico approfondimento modellistico attuato adottando una "strategia di saturazione" della rete esistente e/o di quella di volta in volta potenziata⁵.

Tale circostanza può ritenersi positiva, perché consente di definire un percorso progettuale ed attuativo più strettamente aderente all'andamento effettivo del traffico ferroviari, garantendo altresì una maggiore integrazione delle nuove tratte all'interno della rete ferroviaria esistente.

Si deve tuttavia osservare che questa impostazione non viene mai esplicitamente correlata all'effettivo andamento dei traffici, così come riscontrabile a seguito della costruzione dei primi lotti funzionali; laddove risulterebbe invece opportuno subordinare la realizzazione delle varie fasi al verificarsi degli sviluppi di traffico previsti, in modo tale che soltanto dopo aver conseguito gli obiettivi della fase precedente sia possibile avviare la fase successiva.

Inoltre, è necessario sottolineare che l'impostazione per fasi non viene sviluppata dal progetto in modo compiuto. Al contrario, in diversi passaggi progettuali si riscontrano imprecisioni ed incongruenze che tendono a indebolire l'impianto programmatico complessivo dell'opera.

Ad esempio, la Relazione generale e la Relazione tecnica di esercizio collocano la tratta Cervignano-Ronchi all'interno della seconda fase funzionale, mentre gli studi trasportistici la pongono nella fase 4 (vedi tabella riportata a fianco).

Più sostanzialmente, è possibile osservare che alcune parti del progetto, ed in particolare la struttura adottata per la connessione con lo scalo di Cervignano, non sono coerenti con la fasatura ipotizzata (vedi paragrafo 4.3).

	Interventi
Scenario 1	- Scavalco e quadruplicamento S.Polo - Montalcone - Completamento Linea dei Bivi: Dese - Bivio Marocco Bivio Splinea - AV/AC
Scenario 2	- Nuova tratta AC Ronchi Aeroporto - Aurisina (200 km/h) - Nuova stazione di Ronchi Aeroporto
Scenario 3a	- Raddoppio Treviso - Portogruaro - Scavalco a doppio binario a Treviso
Scenario 3b	- Nuova tratta Dese - Portogruaro (250 km/h) - PRG di Portogruaro con: deviate a 100 km/h verso la nuova linea attestamento servizi SFMR su bin. l. tr.
Scenario 3c	- BAB 3/3 Cervignano - Portogruaro - Nuovo PRG Cervignano-Smistamento - Raddoppio Udine - Cervignano - Riattivazione tratta Palmanova - S.Giorgio, con raccordo dispari (Palmanova - S.Giorgio - Torviscosa) - Raccordo Udine Parco - tratta Bivio Clivdale - Bivio Cargnacco
Scenario 4	- Quadruplicamento Ronchi - Cervignano - Scavalco bin. par. linea dei Bivi - AV/AC VE-PD
Scenario 5	- Nuova tratta Cervignano - Portogruaro, Interconnessione con tratta Palmanova - S.Giorgio
Scenario 6	- tratta Trieste - Aurisina connessa con Trieste Centrale e Linea di Cin- tura
Scenario 3d	- Nuova tratta Mestre - Aeroporto - Portogruaro - Interconnessione la Linea Storica e la Linea dei Bivi - Entrata a Portogruaro su tratta Pramaggiore - Portogruaro (raddop- piata)
Scenario 5d	- Nuova tratta Portogruaro (interconnessione Ovest) - Ronchi - Interconnessione di Portogruaro Est - Uscita da Portogruaro su tratta Portogruaro - Teglio V. (raddoppiata)

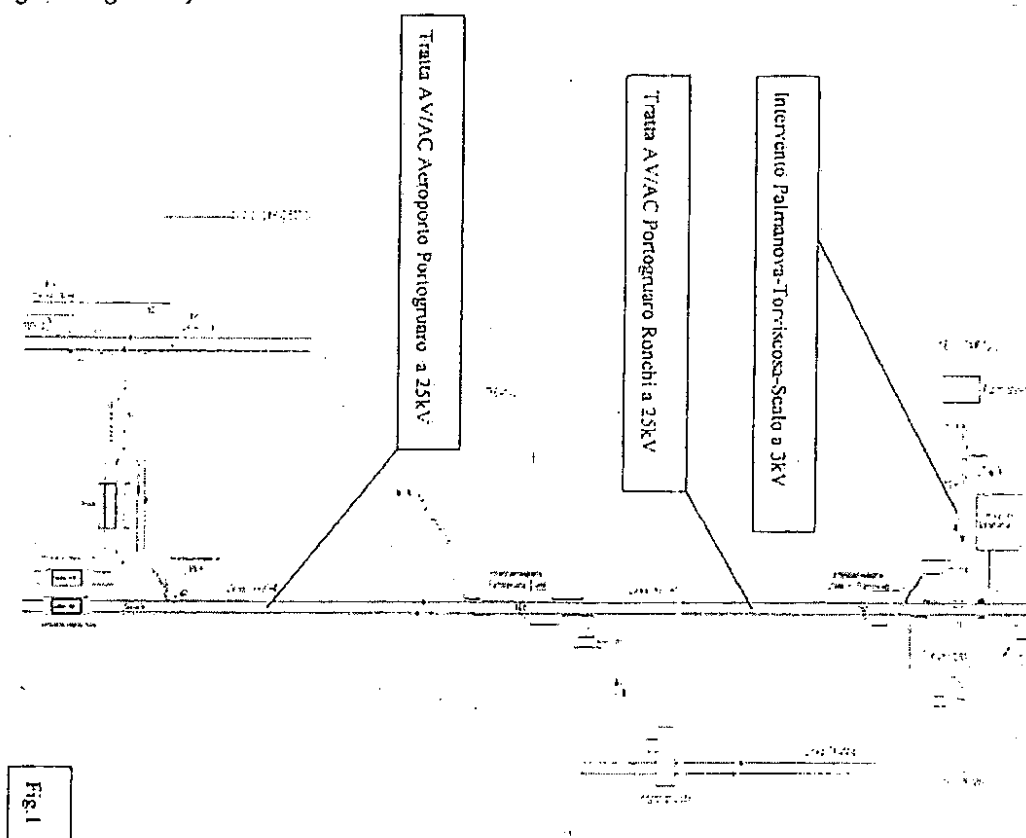
⁵ Vedi: RFI; Linea AV/AC Venezia-Trieste: modellazione e simulazione microscopica della circolazione ferroviaria; relazione finale, a cura di LFT-Planificazione di sistemi ferroviari.

D'altro canto, le complesse implicazioni di tale fasatura non appaiono sufficientemente approfondite dalle relazioni specialistiche, che tendono sovente a fare riferimento alla sola fase finale (6), proiettata a lungo termine, senza fornire alcuna precisazione circa le caratteristiche e/o le modalità costruttive delle tratte da realizzarsi nelle fasi intermedie.

Ad esempio, la relazione sui sistemi di trazione si limita ad evidenziare che, relativamente alla tratta Cervignano-Ronchi

"... Per quanto riguarda l'attrezzaggio tecnologico della trazione elettrica [...] si prevede il riassetto della Aeroporto-Portogruaro da 3 kV a 25 kV mediante un'opportuna fasizzazione...."

Laddove gli stessi elaborati grafici fanno riferimento alla sola fase finale, prevista a lungo termine (vedi figura seguente).



La medesima relazione non fornisce invece alcun dettaglio sulle modalità di trazione previste per le fasi antecedenti: sebbene dal testo sopracitato sia possibile evincere la volontà di procedere in via transitoria ad un'alimentazione con il sistema 3 kV c.c., nessun elemento progettuale viene specificato in ordine alla realizzazione ed al dimensionamento di tale sistema.

Analoghe osservazioni riguardano altri aspetti funzionali del progetto, quali ad esempio il segnalamento.

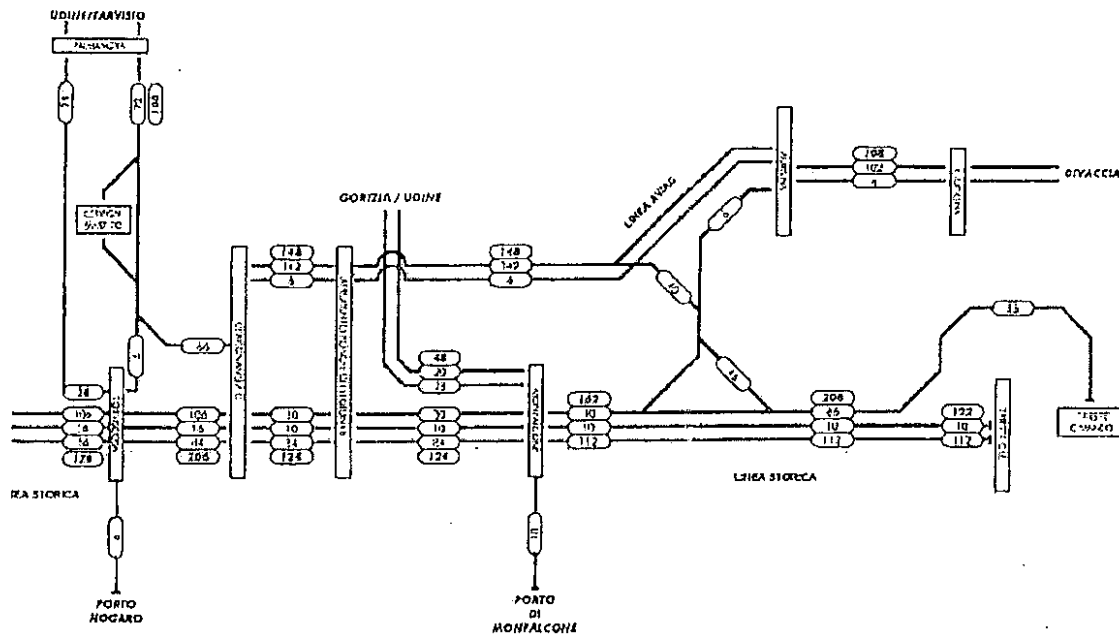
2.4. Modello di esercizio e standard progettuali

Il modello di esercizio posto alla base del progetto è piuttosto generico e non appare supportato da studi circostanziati ed approfonditi, relativi all'andamento atteso del traffico merci e passeggeri. Esso inoltre non sembra essere stato coordinato con la programmazione dei servizi ferroviari regionali, sviluppata dalla Regione Friuli-Venezia Giulia.

Il progetto fa riferimento ad un modello di esercizi basato sulla circolazione, tra Cervignano e Ronchi aeroporto, di 272 treni/giorno, di cui 172 merci, 64 passeggeri regionali, e 16 passeggeri di medio-lunga percorrenza.

Tale valore, apparentemente rapportato allo scenario di lungo termine, corrisponde in buona sostanza alla potenzialità di una linea a doppio binario, dotata di blocco automatico ed interessata da una circolazione mediamente eterotachica. Si tratta di una circostanza che non appare pienamente coerente con la priorità attribuita alla realizzazione della tratta.

D'altro canto, è opportuno osservare che i citati livelli di circolazione non sono basati su rigorose analisi trasportistiche, ma solo su ipotesi abbastanza generiche, relative all'andamento futuro dei traffici e/o all'organizzazione dei servizi di trasporto passeggeri.



Modello d'esercizio utilizzato a supporto del progetto

(blu = treni merci, rosso = treni passeggeri a lunga percorrenza; verde: treni passeggeri regionali)

Si ritiene necessario che tali fondamentali elementi vengano sottoposti ad adeguati approfondimenti, volti da un lato a verificarne l'attendibilità in relazione alle tendenze riscontrate nel traffico merci e passeggeri nazionale ed internazionale, e dall'altro a garantirne la coerenza con i programmi di sviluppo dei servizi di trasporto a scala internazionale, nazionale e regionale.

In particolare, pare opportuno segnalare che le previsioni di circolazione dei treni regionali appaiono incongruenti con gli scenari di mantenimento e successivo potenziamento del servizio, contenuti nel Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale, redatto ai sensi degli artt.13 e 14 della L.R.23/2007, ed attualmente in fase di approvazione⁶.

Infatti, secondo questo strumento di programmazione, nello scenario-base la linea Portogruaro-Cervignano dovrebbe essere interessata dal transito di un servizio interpolo a cadenza oraria (30-40 treni/giorno), mentre la successiva tratta Cervignano-Ronchi verrebbe impegnata da livelli di circolazione doppi, in virtù della sovrapposizione con il nuovo del servizio interpolo Udine-Trieste via Ronchi aeroporto, anch'esso cadenzato all'ora (vedi figure seguenti). Livelli di circolazione ancora più elevati dovrebbero riguardare i successivi scenari di sviluppo.

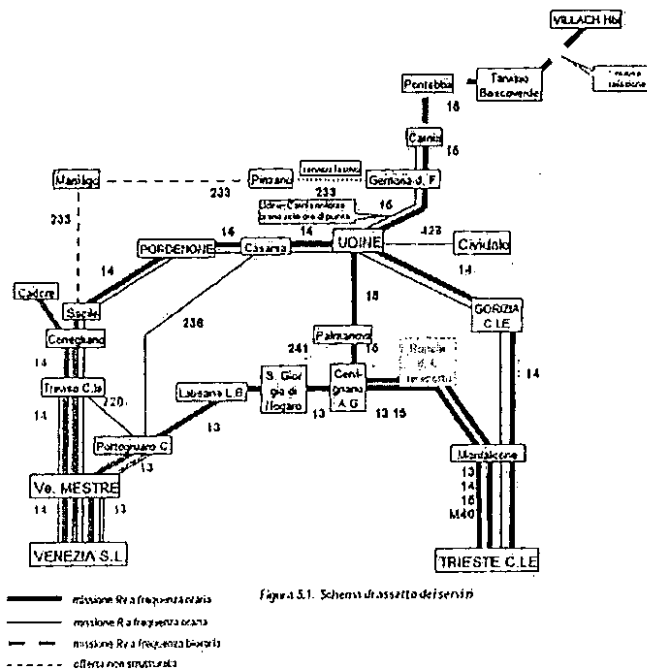


Figura 5.1. Schema di assetto dei servizi

linea	tratta	missione	frequenza [min]
13	Trieste - VE S.Lucia	Rv	60
	Portogruaro - VE Mestre (un servizio all'ora prolungato su VE S.Lucia)	R	30
14	Trieste - Udine - VE S.Lucia	Rv	60
	Trieste - Udine	R	60
	Udine - VE S.Lucia	R	60
	(Belfuori) - Conegliano - VE S.Lucia	Rv	60
	Conegliano - VE Mestre	R	60
15	Trieste - Cervignano - Udine - Camia - Tarvisio - Villach	Rv	120
	Trieste - Cervignano - Udine - Camia	Rv	120
	Udine - Camia	R	60 (solo hdp)
236	Casarsa - Portogruaro	R	60
233	Sacile - Gemona	offerta attuale	

Tabella 5.1 Linee e relative missioni

Nessuna di queste previsioni, tuttavia, è presente nel modello di esercizio utilizzato a supporto della progettazione.

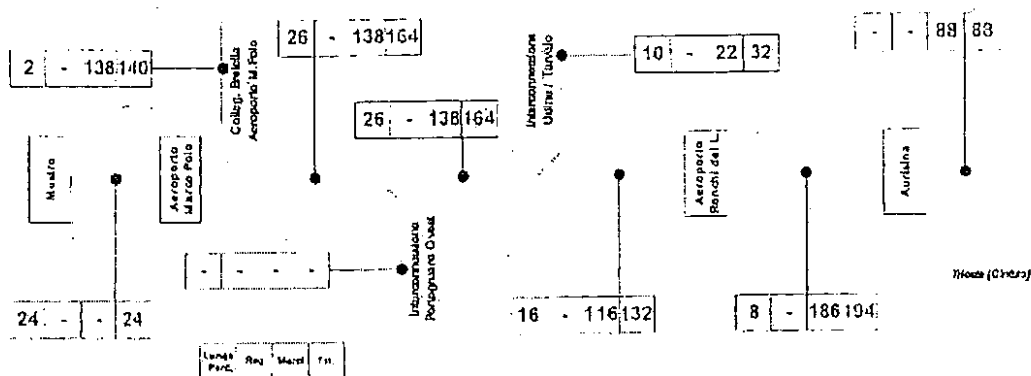
⁶ E' infatti stato adottato con del.G.R.2611 del 29 dicembre 2011.

2.5. Rumore e vibrazioni

L'analisi dell'impatto acustico e delle vibrazioni, oltre a presentare diverse imprecisioni localizzate, fa riferimento ad un traffico incoerente con quello di progetto, e riferito soltanto alla nuova tratta AV/AC anche nel caso in cui questa venga realizzata in affiancamento alla linea storica. L'analisi delle vibrazioni è generica e priva di riferimenti alle effettive condizioni territoriali esistenti all'intorno della linea. E' richiesta un'integrazione allo Studio d'Impatto Ambientale.

Oltre a risultare in molti casi carente sotto il profilo dell'identificazione dei recettori⁷, l'analisi dell'impatto acustico dell'opera e la definizione dei corrispondenti interventi di mitigazione è stata sviluppata in sede di progetto attraverso una serie di stime, riferite ai traffici di progetto, attesi lungo la nuova linea. Tali stime, peraltro, appaiono carenti per due diversi motivi:

- da un lato, esse risultano sistematicamente inferiori ai traffici stimati di progetto (ad esempio tra Cervignano e Ronchi si fa riferimento a 132 treni/giorno contro i 272 indicati nella relazione di progetto generale);
- dall'altro, anche nei casi in cui la nuova infrastruttura si affianca alla linea ferroviaria esistente, esse sembrano fare riferimento al solo traffico atteso sulla linea veloce, escludendo così il rumore generato dai treni circolanti sulla rete esistente.



Entrambi gli elementi comportano evidentemente una sensibile sottostima dell'impatto acustico complessivo, attribuibile alla linea nella sua configurazione futura, tanto da far richiedere una completa revisione dello studio acustico allegato al progetto.

Anche l'analisi dell'impatto da vibrazioni, contenuta nel quadro di riferimento ambientale, appare del tutto carente, in quanto riferita esclusivamente a situazioni-tipo, anziché alle condizioni effettive riscontrate nell'intorno della nuova linea.

Alla luce di questi aspetti, si richiede una approfondita integrazione allo studio d'impatto, che includa anche, laddove necessario, la previsione delle necessarie opere di mitigazione (modifica degli appoggi del binario o della massicciata, inserimento di trincee).

⁷ A tale proposito si segnala che per lo studio d'impatto ambientale sono state utilizzate basi cartografiche non aggiornate, che in molti casi non rispecchiano il reale stato dei luoghi. Per una esatta identificazione dei singoli recettori, si rimanda alle Osservazioni dei singoli Comuni.

2.6. Opere di inserimento paesistico

La realizzazione della nuova tratta AV/AC è destinata ad apportare importanti modificazioni al contesto paesaggistico della Bassa Friulana. Si ritiene necessario predisporre un progetto di inserimento ambientale finalizzato a minimizzare l'impatto visuale della sede ferroviaria, degli impianti tecnologici e delle opere di mitigazione, così come a garantire la continuità delle reti ecologiche.

La tipologia ed il dimensionamento delle opere prospettate dal progetto preliminare risulta di entità tale da determinare importanti trasformazioni della matrice paesaggistica della Bassa pianura friulana. Al di là delle richieste di revisione delle scelte progettuali, che verranno di volta in volta precisate nel corso dei capitoli 3, 4 e 5, si ritiene necessario accompagnare il progetto con un programma operativo di azioni di inserimento paesistico-ambientale, che consenta di minimizzare l'impatto visuale delle opere previste, così come a garantire la continuità delle reti ecologiche.

Tale programma dovrebbe includere, in particolare:

- aree-filtro e mascherature vegetali (arboree-arbustive), volte a nascondere e/o a mitigare il carattere artificiale dei singoli manufatti (rilevati, viadotti, impianti di trazione elettrica, schermi acustici...);
- mantenere le condizioni di naturalità o semi-naturalità dei principali corridoi fluviali e consentire una corretta regimazione delle acque, anche con riferimento agli usi agricoli;
- garantire la permeabilità trasversale dell'infrastruttura rispetto alla rete ecologica, ad esempio predisponendo opportuni attraversamenti per la piccola fauna e/o limitando la protezione dei viadotti alla recinzione delle sole strutture verticali).

2.7. Impatti e monitoraggio ambientale in fase di cantiere

La definizione degli impatti di cantiere è carente. A fronte dell'impatto previsto durante la costruzione dell'opera, si richiede la definizione di opportune garanzie a tutela dei residenti nelle fasce più prossime all'opera.

La realizzazione della nuova linea è destinata a determinare importanti impatti di carattere transitorio su numerosi ambiti della Bassa, non necessariamente prossimi al tracciato ferroviario principale.

La documentazione prodotta risulta peraltro in molti casi insufficiente a valutare gli effetti locali delle attività di cantiere. In particolare, manca una valutazione che consenta di prevedere gli effetti sulla rete viaria in termini di aree di approvvigionamento degli Inerti, usura, movimentazione di polveri e carico inquinante.

Inoltre, al fine di garantire il corretto svolgimento dei lavori, nonché l'effettiva e tempestiva realizzazione di tutte le opere di mitigazione e di ripristino, si chiede specificamente che:

- 1) sia predisposta, a spese della società proponente, una perizia preventiva (da sviluppare in contraddittorio con un tecnico di fiducia dei proprietari) sulla situazione di disturbo attuale e sulle condizioni delle strutture edilizie potenzialmente interessate a danneggiamenti;
- 2) l'affidamento dei lavori sia subordinato a precise garanzie di tipo assicurativo rispetto ai rischi di danni strutturali e/o ambientali;
- 3) venga svolto, nel corso delle attività di cantiere, a cura di un soggetto terzo (quale ad esempio l'ARPA) un accurato monitoraggio della situazione, da condursi ad esempio mediante l'installazione di accelerometri nei punti maggiormente critici;
- 4) si costituisca, presso un soggetto amministrativo terzo, un idoneo fondo di garanzia al quale sia possibile attingere in caso di danni.

2.8. Fasce di rispetto e modalità di indennizzo ai proprietari

La fascia di rispetto e quella di salvaguardia, apposte con riferimento ad un progetto la cui realizzazione è proiettata molto al di là nel tempo, pongono alcuni problemi di interpretazione e diversi elementi di rigidità urbanistica. Si ricorda inoltre che il Protocollo d'Intesa sottoscritto fra i Comuni e la Regione prevedeva modalità di acquisizione delle aree ed erogazione degli indennizzi ai proprietari, difformi da quelle indicate dagli elaborati progettuali.

Dal punto di vista urbanistico, nel progetto preliminare viene indicata la fascia ex art.49 del D.P.R.753/80 (distanza costruzioni dal filo interno rotaia esterna pari a m 36) e quella relativa alla fascia di vincolo urbanistico (m 90 dall'asse della ferrovia), per le quali si richiede di specificare più esattamente quali siano le norme di salvaguardia da adottare a seguito dell'approvazione del progetto medesimo.

Preso in ogni caso atto che l'approvazione del progetto preliminare costituirà variante automatica ai Piani Regolatori Generali Comunali, imponendo un vincolo di inedificabilità, posto a garanzia della realizzazione di un'opera che probabilmente verrà costruita tra 15 o 20 anni, al fine di ridurre al minimo l'impatto socio-economico sulla popolazione residente e sulle attività economiche presenti all'interno della fascia si richiede di dare la possibilità ai rispettivi proprietari di eseguire interventi di ristrutturazione od ampliamento previo convenzionamento o parere vincolante dell'ente preposto alla gestione del vincolo.

Inoltre, esaminando la tavola relativa agli espropri, si rileva la previsione di effettuarli esclusivamente per le parti necessarie alla realizzazione delle opere. In conformità a quanto indicato al punto g) del Protocollo d'Intesa del 4 febbraio 2008, si ritiene invece che la costruzione dell'infrastruttura debba essere effettuata acquisendo, previo accordo preventivo con i privati proprietari, anche i fabbricati che, pur non risultando di ostacolo diretto al passaggio della nuova linea, risultino tuttavia difficilmente abitabili a causa dell'eccessiva prossimità ad essa.

In aggiunta, si avanza la formale richiesta di introdurre, all'interno del Quadro Tecnico Economico, la previsione di adeguati indennizzi monetari per tutti i proprietari di immobili, compresi nella fascia dei 250 m dalla linea ferroviaria, volti a compensare la svalutazione subita dalle medesime proprietà.

3. Ambito territoriale Ovest

3.1. Generalità

Questo ambito include la tratta ferroviaria compresa fra il Tagliamento ed il raccordo con il nodo centrale di S.Giorgio-Cervignano (vedi estratto delle tavole di diagnosi).



Estratto della tavola di diagnosi - ambito territoriale Ovest: tratta Ronchis-Pocenia



Estratto della tavola di diagnosi - ambito territoriale Ovest: tratta Pcenia - S. Giorgio di Nogaro

I Comuni coinvolti sono in tutto 8, e precisamente: Castions di Strada, Muzzana del Turgnano, Palazzo dello Stella, Pcenia, Porpetto, Ronchis, S. Giorgio di Nogaro e Teor

In questa tratta si prevede che la nuova linea AV/AC si affianchi all'autostrada A4, lungo la quale è in corso di realizzazione il progetto di ampliamento alla terza corsia. Ne emergono numerose problematiche, relative alla coerenza fra i due progetti, ed in particolare alle necessità di adeguamento del sistema degli svincoli (Ronchis) e degli attraversamenti (sovrappassi e sottopassi), con rischio di realizzare, nell'attuale fase attuativa, numerose opere destinate alla demolizione al momento della costruzione della linea AV/AC.

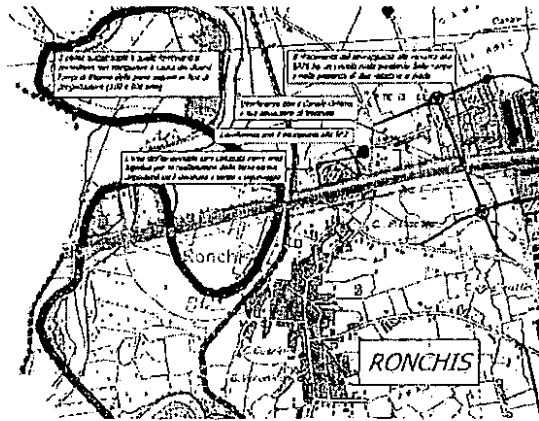
A tale problematica generale se ne aggiungono altre, di rilievo più localizzato, che includono in particolare:

- l'assetto progettuale del ponte sul Tagliamento e le interferenze con l'abitato di Ronchis;
- l'impatto sullo svincolo autostradale di Ronchis e sulla vicina zona industriale;
- le interferenze con ulteriori insediamenti produttivi e con la strada complanare Ronchis-Porpetto;
- l'impatto sull'abitato di Pocenia;
- le interferenze con il reticolo idrografico minore e con l'abitato di Casali Franceschinis;
- l'interferenza con il progetto di circonvallazione di Porpetto (SP80);
- l'impatto sul sistema insediativo terziario-artigianale compreso tra Porpetto e San Giorgio di Nogaro.

Tali elementi sono dettagliatamente specificati nei paragrafi che seguono.

3.2. Il ponte sul Tagliamento e le interferenze con l'abitato di Ronchis

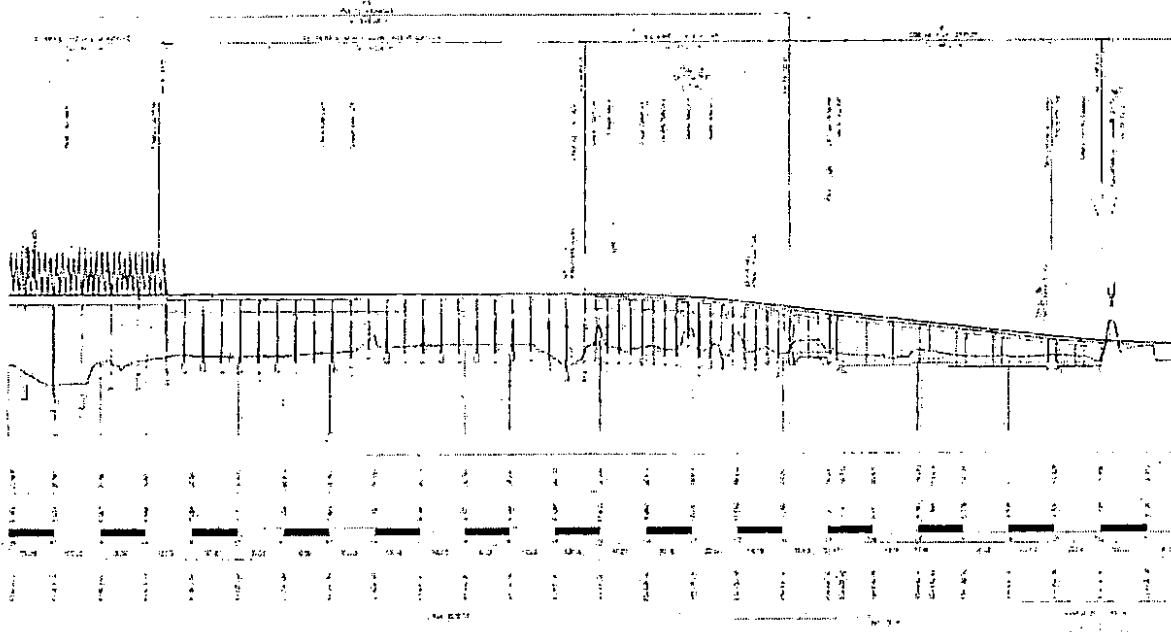
La soluzione progettuale proposta, basata sulla realizzazione di un viadotto molto lungo e di considerevole altezza, pone importanti problemi di coordinamento con il tracciato autostradale, e determina un rilevante effetto-barriera sull'abitato di Ronchis.



Comuni interessati: Ronchis

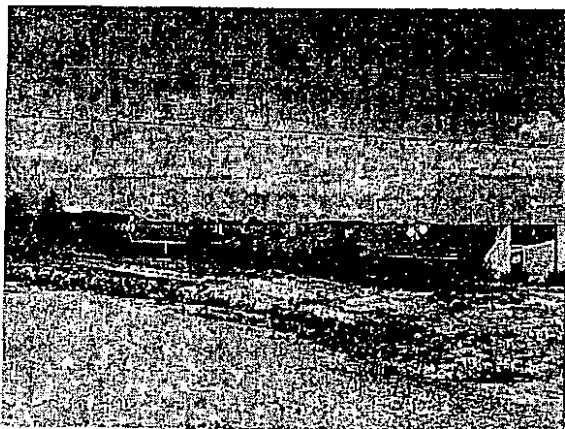
Uno dei punti singolari di maggior rilievo dell'intera linea AV/AC Venezia-Trieste è costituito dal ponte sul Tagliamento, che qui defluisce all'interno di consistenti arginature. Il progetto prevede che il superamento dell'asta fluviale venga effettuato attraverso un viadotto di considerevole lunghezza (> 3 km) e di ancor più rilevante altezza (sino a 14 m:sul piano campagna).

Tale soluzione non sembra essere stata coordinata con il progetto di terza corsia dell'autostrada, in particolare per quanto riguarda le quote dei manufatti di attraversamento.



Per quanto concerne la tratta compresa tra gli argini, è opportuno segnalare innanzi tutto che la sede ferroviaria va ad interessare in loc. Lassus un laghetto vincolato ai sensi del D.Lgs.490/99. Più in generale, si ritiene necessario porre la massima attenzione ai problemi idraulici, con particolare riferimento agli effetti idrodinamici che si formerebbero in sinistra del fiume Tagliamento in corrispondenza dell'abitato di Ronchis, nell'ipotesi in cui venisse eliminato il rilevato arginale centrale. Nel contempo, la soluzione progettuale da adottarsi per il ponte in affiancamento autostradale dovrà essere opportunamente coordinata con il manufatto esistente e con il progetto definitivo del suo ampliamento alla 3° corsia, con riferimento da un lato all'altezza degli impalcati, e dall'altro alla posizione delle pile di sostegno (dimensionamento ed interasse).

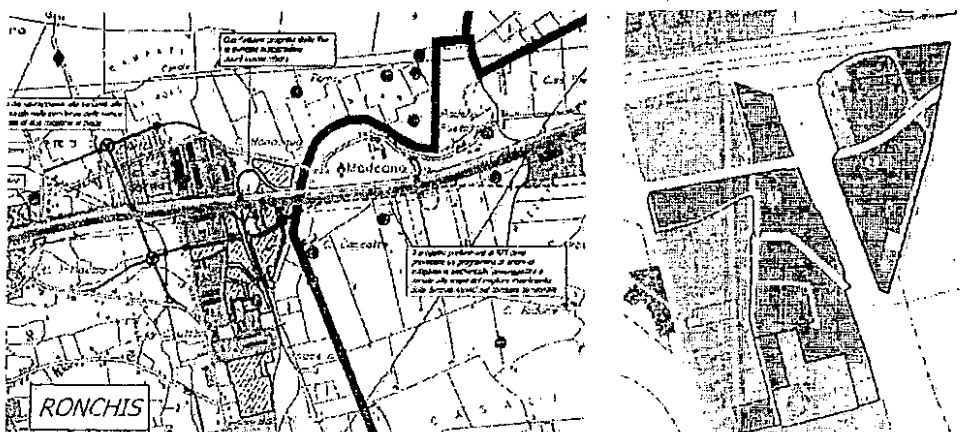
Considerata inoltre la quota considerevole alla quale si prevede che la nuova linea ferroviaria debba oltrepassare il fiume e gli argini laterali, in un punto nel quale il tracciato autostradale sfiora l'abitato di Ronchis, i manufatti di accesso al ponte genereranno un rilevante effetto-barriera, tale da determinare la necessità anche di importanti opere di mitigazione acustica, volte a proteggere i sottostanti recettori urbani.



L'argine del Tagliamento

3.3. Le relazioni con il progetto di terza corsia ed il nuovo svincolo autostradale di Ronchis

La scelta di realizzare la nuova linea in affiancamento all'autostrada A4 è destinata a generare numerose interferenze con le opere di scavalco esistenti e previste a seguito della costruzione della terza corsia autostradale. In assenza di un pieno coordinamento tra i due progetti, vi è il concreto rischio di generare falsi costi, legati alla necessità di demolire, dopo pochi anni di utilizzo, opere che verranno realizzate nell'ambito del potenziamento autostradale. Ciò si verificherà certamente per il nuovo svincolo di Latisana, già completato e non predisposto all'inserimento della nuova linea AV/AC.

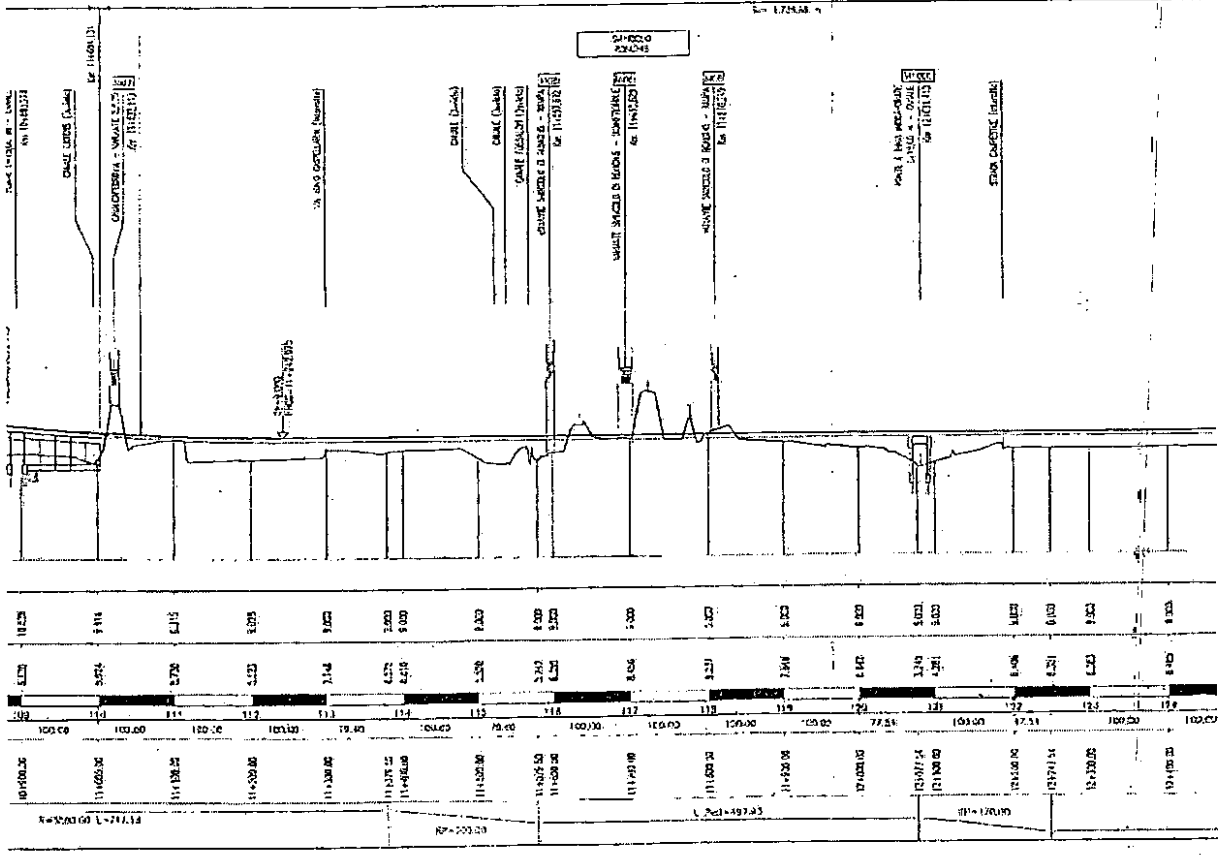
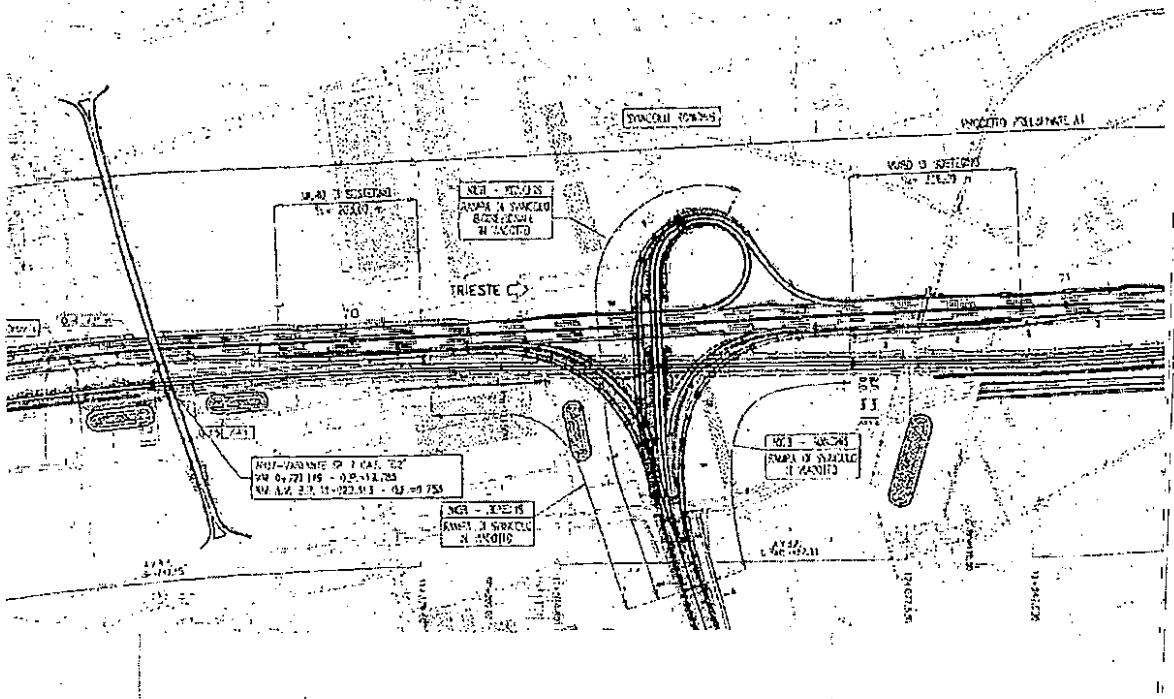


Comuni interessati: Ronchis, Palazzolo dello Stella

Al di là delle problematiche specificamente riferite al ponte sul Tagliamento, occorre segnalare che la rilevante sfasatura temporale che separa la realizzazione della terza corsia autostradale dalla prevista costruzione della nuova linea ferroviaria ha come probabile conseguenza la formazione di falsi costi, in particolare riferiti alla necessità di adeguare, a pochi anni dalla loro realizzazione, tutte le opere di scavalco della sede autostradale, nonché i manufatti che compongono il nuovo svincolo di Ronchis, recentemente completato.

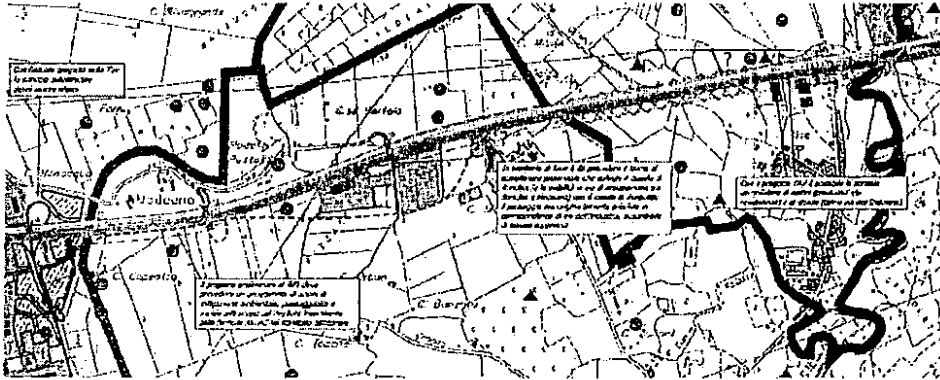
In territorio di Ronchis, sono da segnalare in particolare le interferenze con la SP7 (viadotto ferroviario) e con la SP75 (sovrappasso). Le maggiori preoccupazioni riguardano lo scavalco della SP75, le cui rampe presentano una pendenza piuttosto elevata (7%), ponendo problemi di innesto sulle intersezioni terminali, regolate a rotatoria.

Ulteriori criticità riguardano le interferenze con i corsi d'acqua, fra cui gli attraversamenti delle scoline di scarico delle acque superficiali al di sotto del manufatto autostradale esistente, per i quali si richiede una verifica idraulica e l'eventuale ricostruzione con dimensionamento adeguato. A tale proposito, è necessario non alterare l'attuale equilibrio delle acque meteoriche di superficie, ponendo in essere tutti gli accorgimenti necessari ad evitare possibili inquinamenti dei corpi idrici superficiali e sotterranei, anche in caso di incidente. Fra le interferenze con i corsi d'acqua, si segnala il superamento del canale Ortene-Fossalon, che comporta due deviazioni (una parallela e l'altra perpendicolare all'asse ferroviario), e per il quale si richiede un corretto dimensionamento dal punto di vista idraulico.



3.4. L'impatto sulle zone industriali e le previsioni di viabilità complanare

La soluzione progettuale proposta interferisce con alcune zone industriali/artigianali esistenti o programmate, interrompendo la continuità della strada complanare prevista tra gli svincoli di Ronchis e Porpetto.



Comuni interessati: Palazzolo dello Stella, Teor

Nel tratto successivo, il tracciato proposto per la nuova linea AV/AC si affianca all'autostrada, lambendo alcune zone industriali/artigianali esistenti o programmate. In generale, le osservazioni presentate dai Comuni interessati evidenziano la necessità di approntare un programma integrato di mitigazioni ambientali (schermi acustici) e paesaggistiche (mascherature arboree), tali da minimizzare l'impatto generato dall'inserimento della linea.

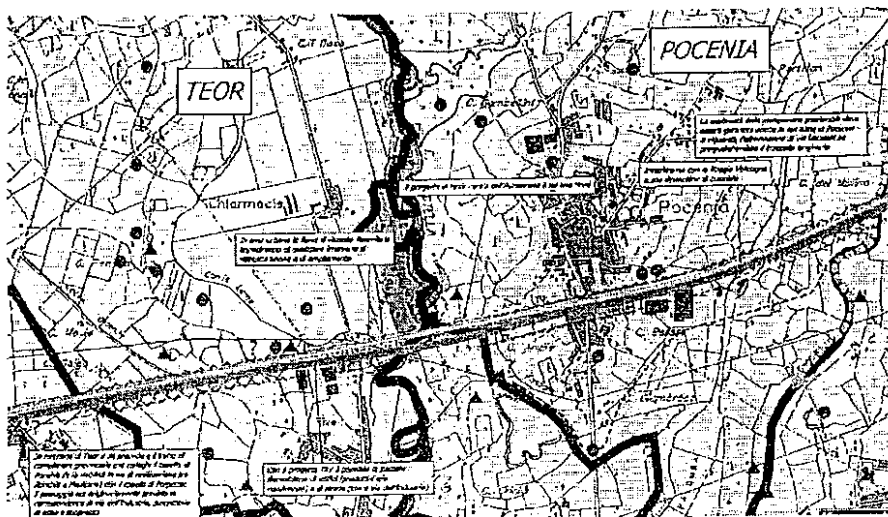
In particolare, gli interventi di mitigazione acustica dovrebbero essere sottoposti ad opportune verifiche in corrispondenza della frazione di Rivarotta, nonché in corrispondenza dell'Area di Rilevante Interesse Ambientale del fiume Stella. D'altro canto, le opere di mitigazione paesaggistica dovrebbero includere opportuni varchi per il passaggio degli animali selvatici posti in corrispondenza dei corsi d'acqua esistenti (collettore orientale, canale Lame, fiume Stella), da realizzare anche sotto il rilevato autostradale, qualora non esistenti, nonché opportuni varchi per la mobilità ciclopedonale in corrispondenza delle direttrici viarie soppresse (collegamento con il Modeano al confine tra Teor e Palazzolo).

Un altro aspetto di cui tener conto in sede di adeguamento del progetto è la previsione della strada complanare provinciale di collegamento tra i caselli di Ronchis e Porpetto, il cui tracciato, sovrapposto a via dell'Industria di Teor, risulta sostanzialmente interferito dal nuovo sedime ferroviario.

A questo proposito, atteso il non accoglimento della richiesta di traslazione verso Nord del doppio tracciato autostradale e ferroviario, avanzata dalle Amministrazioni Comunali di Teor e Pocenia, risulta necessario provvedere alla realizzazione di una nuova viabilità di servizio alla zona industriale, che risulti idonea a formare in futuro un tratto della complanare.

3.5. L'impatto sul l'abitato di Pocenia

In corrispondenza dell'abitato di Pocenia, la linea interferisce direttamente con diversi fabbricati residenziali ed industriali, inasprendo l'effetto barriera già indotto dalla presenza dell'autostrada.

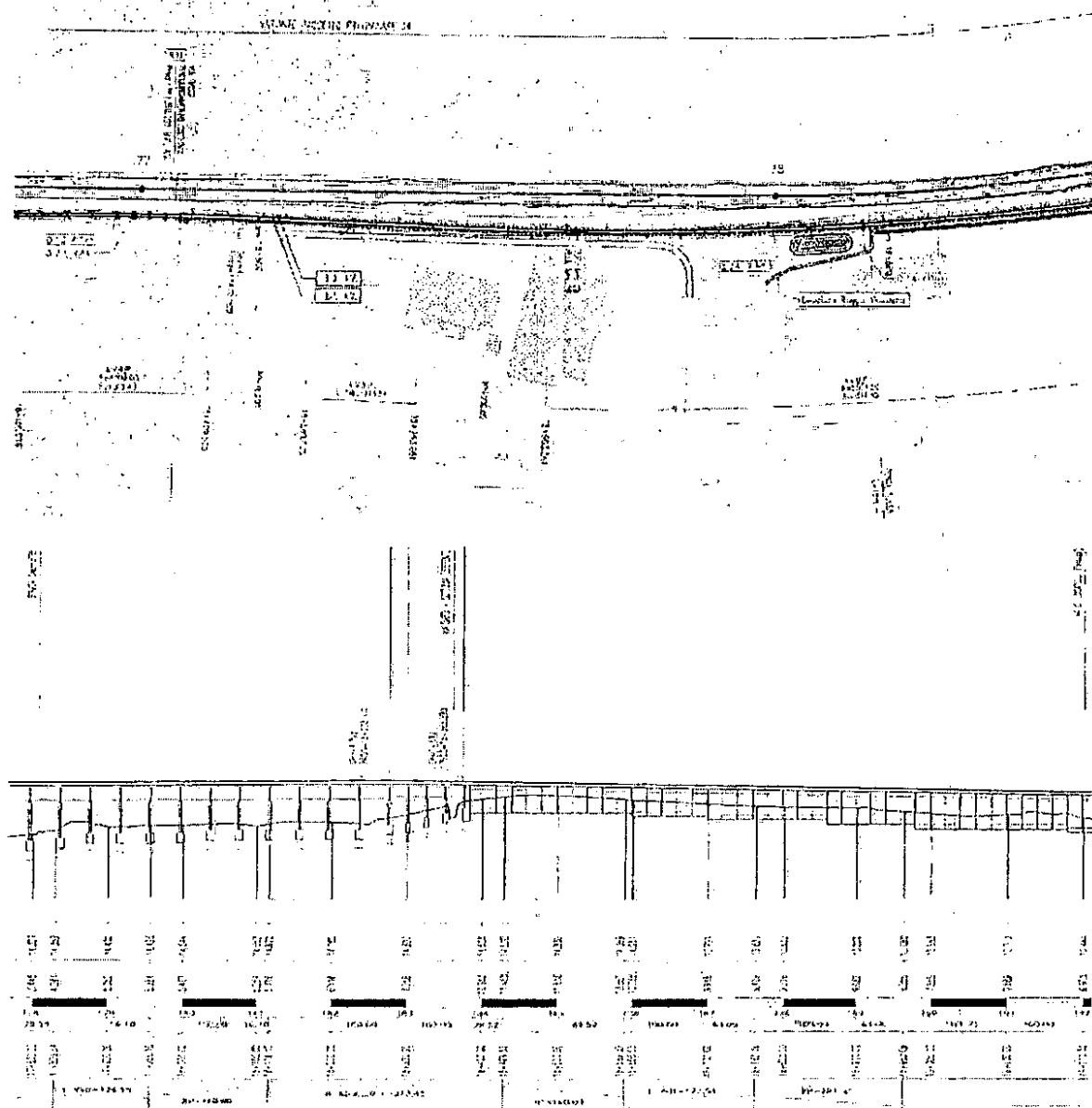


Comuni interessati: Teor, Palazzolo dello Stella, Pocenia

Nel punto in cui si avvicina all'abitato di Pocenia, la nuova linea ferroviaria interferisce direttamente con diversi fabbricati residenziali ed industriali posti sia a Sud che a Nord del corridoio infrastrutturale, non riportati nella cartografia (non aggiornata) impiegata per lo studio di impatto ambientale. Inoltre, gli elaborati grafici presentano alcune incongruenze relative alla posizione della sottostazione elettrica e della corrispondente linea aerea.

La realizzazione della nuova linea AV/AC comporterà inoltre diversi effetti negativi sulla zona industriale: in particolare l'eliminazione della parte terminale di via Locatelli, a causa del posizionamento dell'opera di invarianza idraulica n.10, rappresenta un'evidente penalizzazione delle attività collocate ad Est

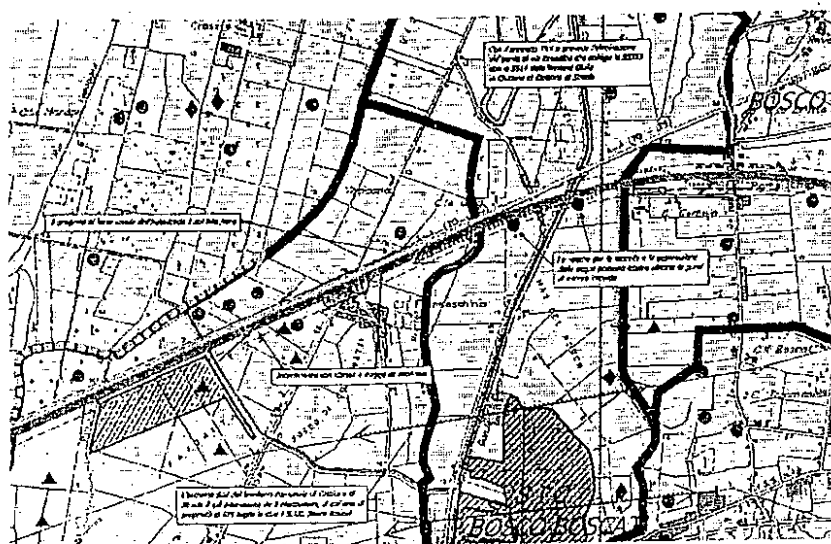
Atteso anche in questo caso il non accoglimento della richiesta di traslazione verso Nord del doppio tracciato autostradale e ferroviario, avanzata dalle Amministrazioni Comunali di Teor e Pocenia, si ravvisa ugualmente risulta necessario provvedere al ripristino dei collegamenti esistenti (via Locatelli e via Palazzolo).



Infine, in considerazione dell'inasprimento dell'effetto barriera determinato dall'affiancamento ferroviario, si ritiene necessario integrare l'unico sottopasso esistente, collocato sulla SP43, con opportuni varchi in corrispondenza delle direttrici viarie soppresse all'atto della realizzazione dell'autostrada A4 (vecchie strade Pocenja-Palazzolo e Pocenja-Muzzana); così come la realizzazione di un by-pass esterno all'abitato.

3.6. Interferenze con il reticolo idrografico minore e con il nucleo di Casali Franceschinis

La soluzione progettuale proposta determina diversi impatti rilevanti sul nucleo di Casali Franceschinis e sull'area della Zavattina. Si richiede un adeguamento delle opere di mitigazione acustica, nonché una revisione della posizione dell'elettrodotto e la realizzazione di un cavalcavia in territorio di Castions di Strada.



Comuni interessati: Castions di Strada, Muzzana del Turignano

Nella tratta successiva, il nuovo tracciato ferroviario presenta diversi impatti, riconducibili soprattutto ad interferenze con il reticolo idrografico e con l'abitato di Casali Franceschinis (Comune di Muzzana del Turignano).

Per quanto riguarda quest'ultimo aspetto, si richiede che il tracciato ferroviario venga avvicinato il più possibile a quello autostradale, in modo da massimizzarne la distanza dall'abitato, che andrà protetto da adeguate opere di mitigazione acustica. Inoltre, considerata la delicata situazione idrogeologica dell'intera tratta, ed il fatto che le abitazioni dei Casali Franceschinis si approvvigionano di acqua potabile dalle falde acquifere sottostanti, si rileva l'opportunità di predisporre, prima dell'inizio dei lavori, una rete di acquedotto rifornita dal capoluogo.

A questo proposito, è opportuno ricordare come il Commissario Delegato per l'emergenza della mobilità riguardante l'A4 Venezia-Treviso abbia confermato, a mezzo di apposita nota⁸, la possibilità di accogliere la richiesta, avanzata dal Comune di Muzzana, di procedere all'allargamento unilaterale verso Nord della sede autostradale, ottenendo così una traslazione dell'asse utile a preservare la scarpata esistente sul lato Sud.

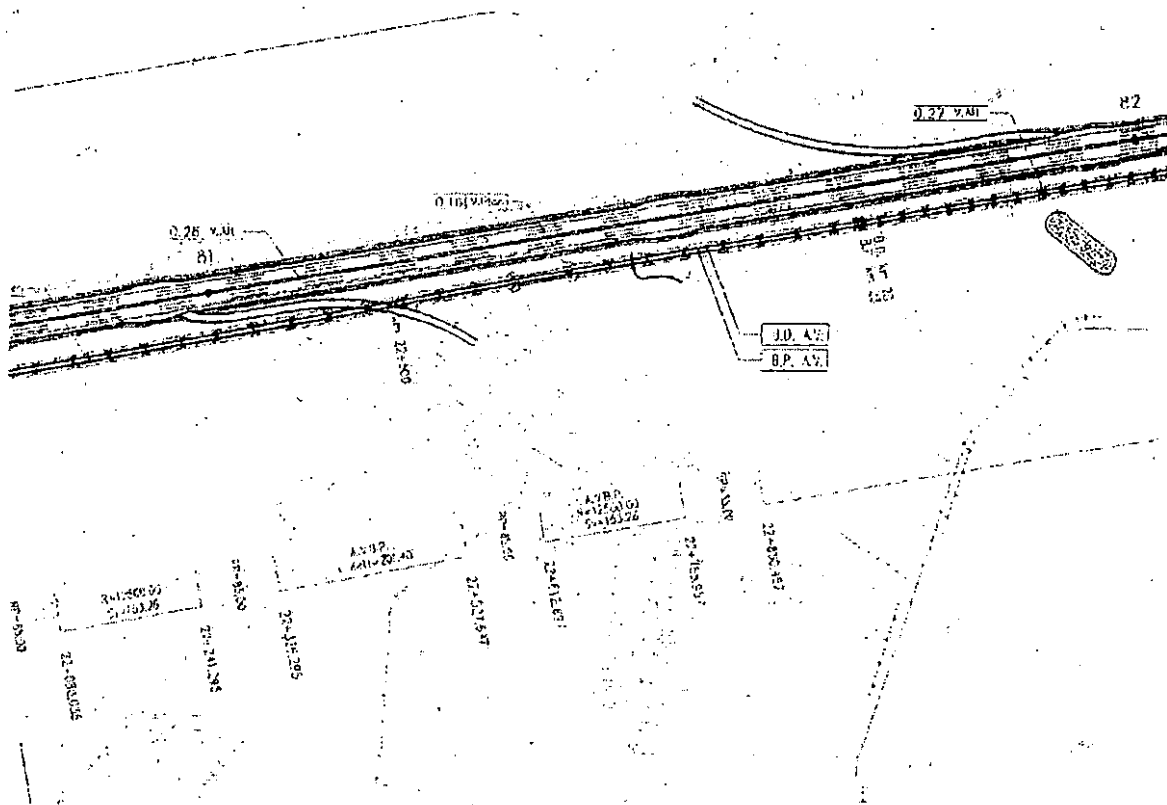
Procedendo verso la zona della Zavattina (Comune di Castions di Strada), le principali criticità emergono a proposito del nuovo elettrodotto, che si aggiunge ai tre esistenti tagliando in due il Bosco Boscato (SIC IT3320033). A fronte di questa situazione, si richiede un complessivo riordino, o quanto meno un migliore coordinamento dell'opera con le reti esistenti.

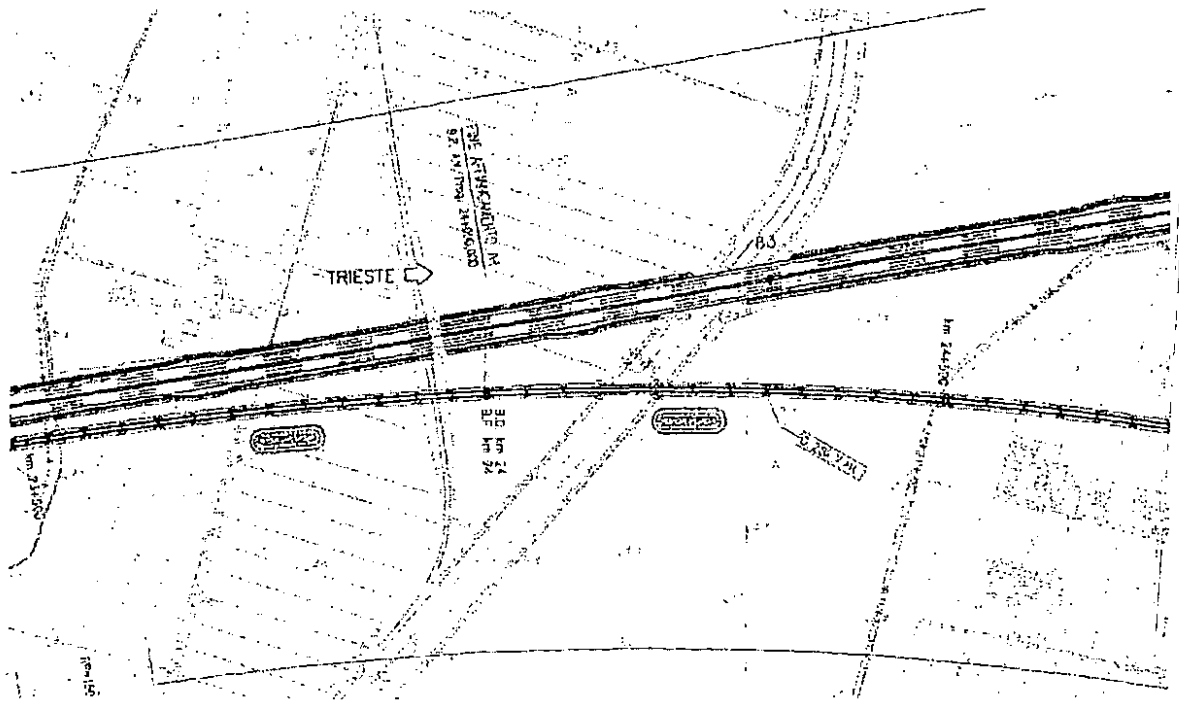
Per quanto riguarda la viabilità locale, va segnalato che il progetto prevede l'eliminazione del ponte di via Zavattina, che costituisce l'unico punto di collegamento di Castions con il territorio a Sud dell'autostrada. Tale scelta determina notevoli danni economici in termini di accessibilità ai lotti

⁸ Vedi: nota prot. U/732 del 27 gennaio 2012.

agricoli ed allungamento di percorso per i residenti e per i mezzi pubblici (scuolabus), tanto da farla ritenere inaccettabile.

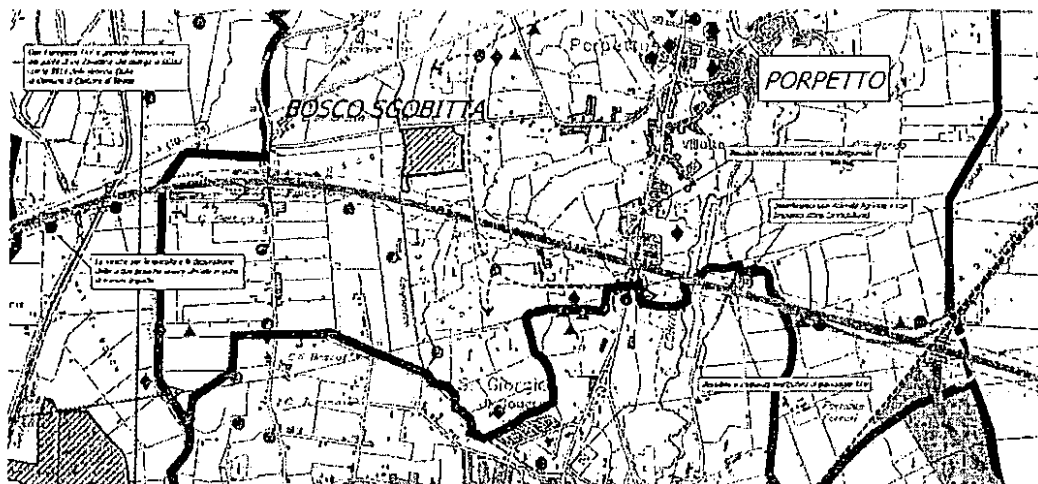
Da ultimo, il progetto prevede di realizzare presso il Cormor due vasche di raccolta acque, con irrazionale utilizzazione dei terreni collocati lungo la ferrovia; si propone in questo caso, come per l'elettrodotto, una razionalizzazione dell'intervento concentrando le vasche negli spazi interclusi tra la linea AV/AC e l'autostrada A4.





3.7. Impatto sul tessuto urbanizzato tra Porpetto e San Giorgio di Nogaro

Il nuovo tracciato ferroviario interessa gli ambiti parzialmente urbanizzati, inclusi tra gli abitati di Porpetto e San Giorgio di Nogaro, interferendo con il progetto di variante alla SP80.



Comuni Interessati: Porpetto, San Giorgio di Nogaro

Oltrepassato il nucleo di Casali Franceschinis, il tracciato ferroviario comincia a divergere da quello autostradale, orientandosi in direzione ESE e venendo ad interferire con il progetto di variante alla SP80, dichiarato di interesse strategico dalla Giunta Regionale (Del.n.2638 del 16/12/2010).

In particolare, si osserva che la tratta in rilevato, prevista dal km 24+300 al km 27+300, non è compatibile con il tracciato previsto, in stato di avanzata elaborazione. Tale interferenza potrebbe essere attenuata mediante la progettazione di un viadotto, che apporterebbe benefici anche in termini di permeabilità trasversale del tracciato ferroviario con riferimento alle aree agricole ed alle reti ecologiche.

Successivamente, il tracciato proposto interessa i margini urbanizzati compresi tra gli abitati di Porpetto e San Giorgio di Nogaro.

Ne consegue un importante effetto barriera, che si accompagna ad interferenze dirette sulle attività terziarie/artigianali collocate lungo la SP80, nonché con il previsto by-pass dell'abitato di Pocenia.

4. Ambito territoriale Centro

4.1. Generalità

Il secondo ambito territoriale, in cui è stata ripartita l'analisi, corrisponde alla porzione mediana della nuova tratta ferroviaria, qui interessata dalle interconnessioni con lo scalo di Cervignano e con la linea per Udine (vedi estratto della tavola di diagnosi).



Estratto della tavola di diagnosi - ambito territoriale Centro.

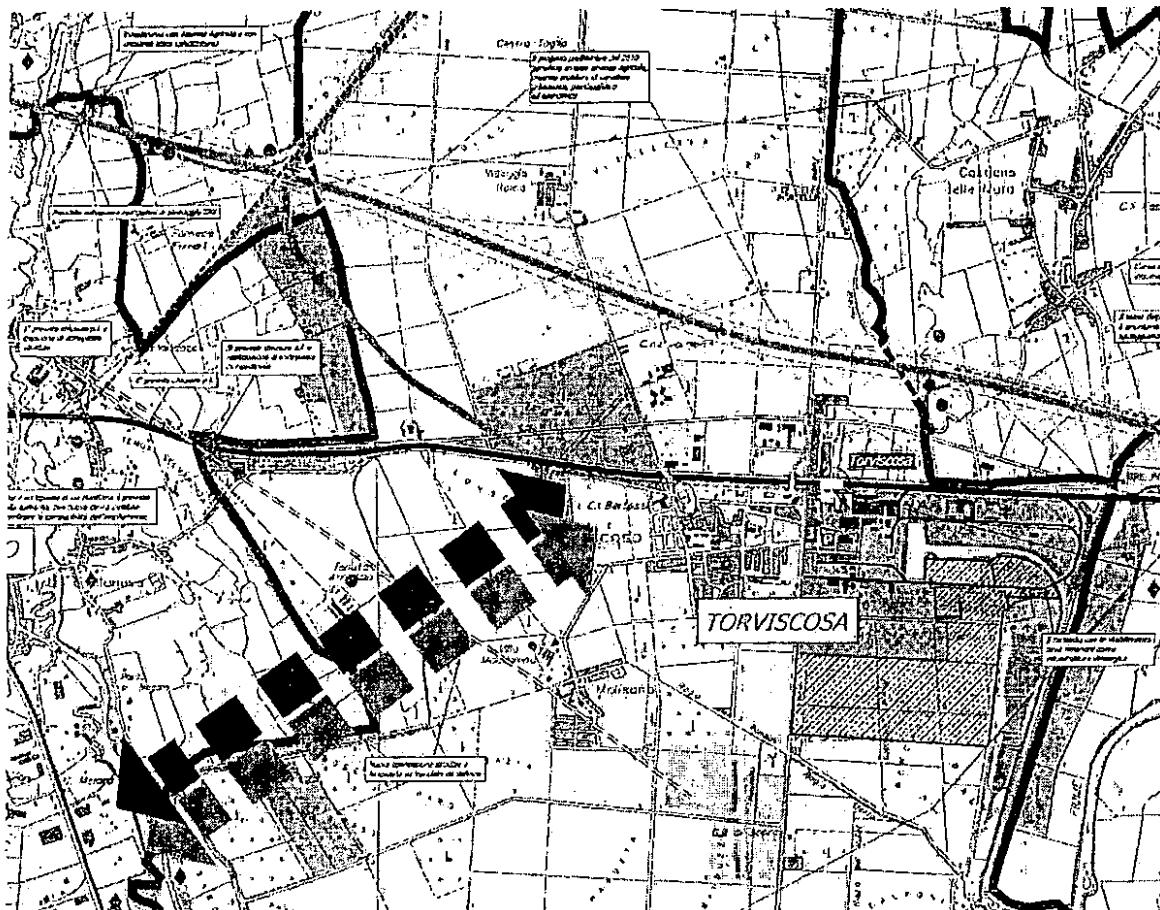
I Comuni coinvolti sono San Giorgio di Nogaro, Torviscosa, Cervignano del Friuli, Bagnaria Arsa, Gonars e Palmanova.

Le principali criticità rilevate riguardano:

- le interferenze indotte dal nuovo tracciato sull'ambito territoriale a Nord dell'abitato di Torviscosa e l'assetto funzionale della corrispondente stazione, anche in relazione al previsto raccordo per la zona industriale Aussa-Cornò (ZIAC);
- la funzionalità dei raccordi con lo scalo di Cervignano;
- le interferenze con la matrice paesaggistica e con il sistema insediativo di Bagnaria Arsa;
- la funzionalità del raccordo con la linea Palmanova-Udine e le numerose interferenze locali generate nella zona di Palmanova e Gonars.

4.2. Stazione di Torviscosa e nuovo raccordo ferroviario ZIAC

La soluzione progettuale proposta presenta un rilevante impatto paesaggistico ed ambientale sulla parte settentrionale del territorio di Torviscosa, e non assicura il collegamento con la sua stazione, raccordata attualmente con il polo Industriale omonimo, ed in un prossimo futuro anche con la Zona Industriale Aussa-Corno (ZIAC).



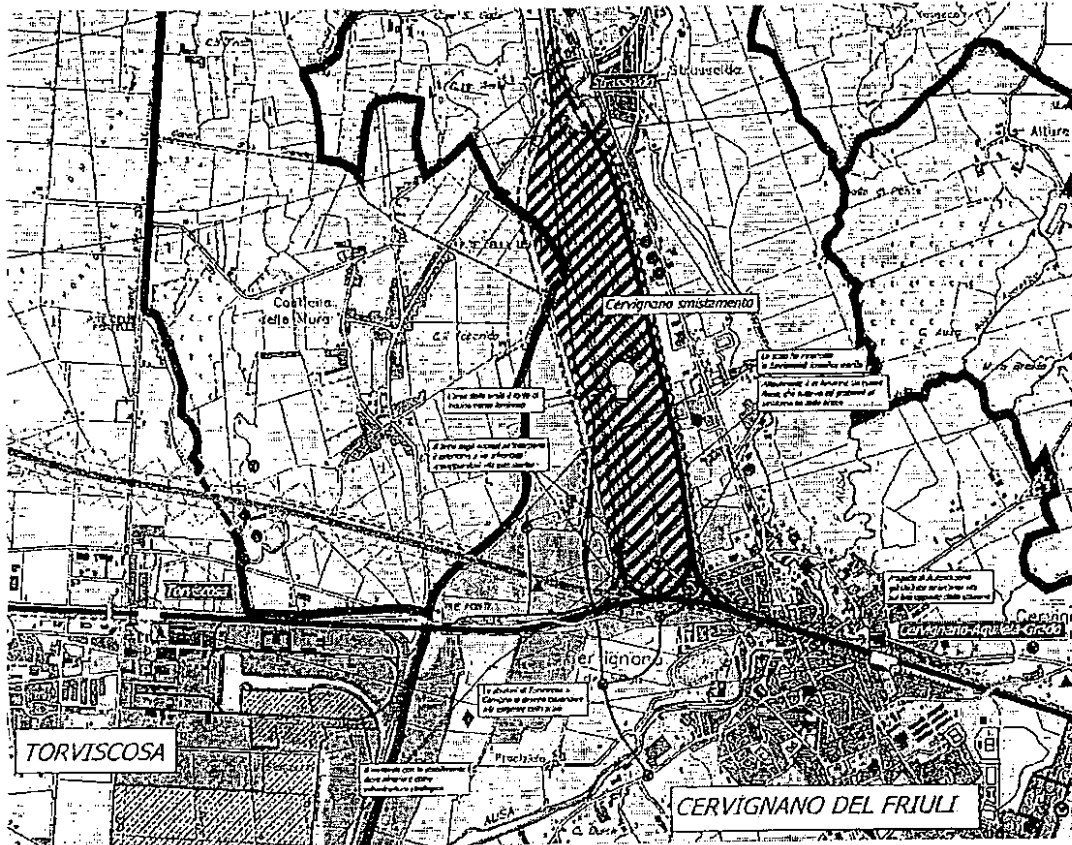
Comuni interessati: Torviscosa

Per quanto riguarda l'attraversamento del territorio comunale di Torviscosa, il tracciato prescelto taglia in diagonale l'ampio comparto agricolo posto a Nord della SS14, determinando al contempo un notevole impatto paesaggistico ed una considerevole penalizzazione delle aziende agricole presenti.

Inoltre, la soluzione prescelta appare indifferente alla stazione-ferroviaria di Torviscosa, che pure svolge oggi un importante ruolo di supporto al vicino comparto industriale, nonché all'accesso allo scalo di Cervignano, e che si prevede diventi in futuro anche il terminale del nuovo raccordo ferroviario per la Zona industriale Aussa-Corno (ZIAC) di Porto Nogaro.

4.3. Il nodo di Cervignano

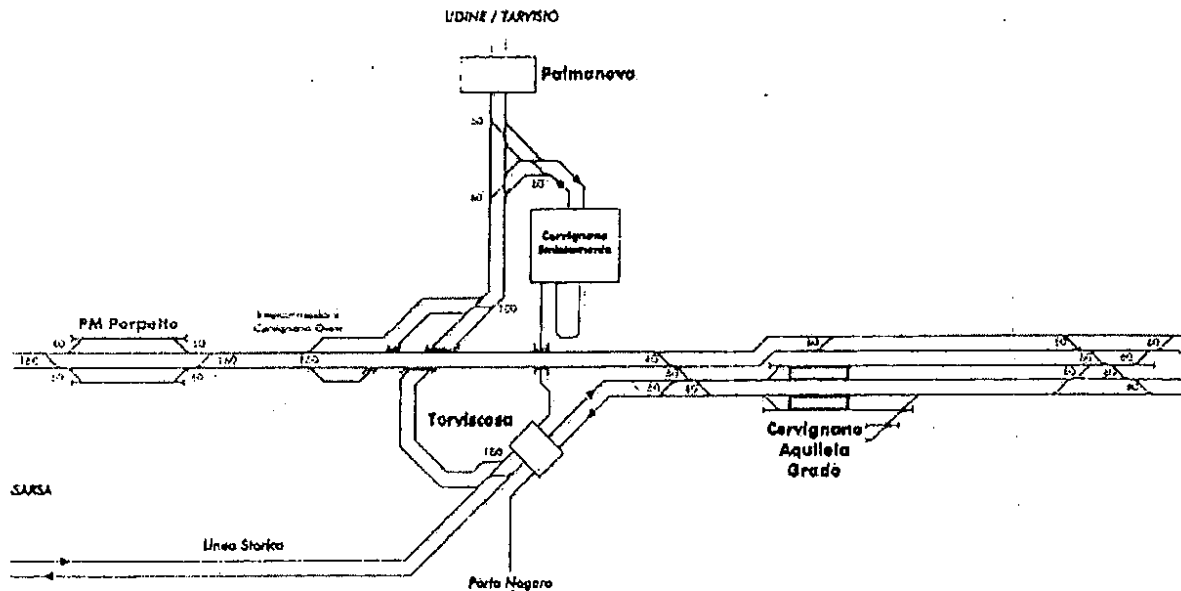
L'interconnessione con lo scalo di Cervignano e con la linea per Palmanova ed Udine è affidato ad un complesso sistema di raccordi, che sembra non poter essere attuato per lotti funzionali coerenti con le fasi indicate dal progetto.



Comuni interessati: Bagnaria Arsa, Cervignano del Friuli, Torviscosa.

Proseguendo in direzione Est, il nuovo tracciato ferroviario si inserisce in asse al viadotto di Cervignano, senza poter assolvere pienamente alla funzione di collegamento con lo scalo ferroviario, che viene demandata ad un ampio sistema di raccordi collocati ad Ovest ed a Nord dello scalo stesso.

Come si può osservare nello schema funzionale seguente, il sistema dei raccordi opera un totale ribaltamento delle modalità di accesso allo scalo di Cervignano, che possono avvenire solo da Nord, essendo eliminata, a Sud, ogni interconnessione con l'impianto di Cervignano-Aquileia-Grado.



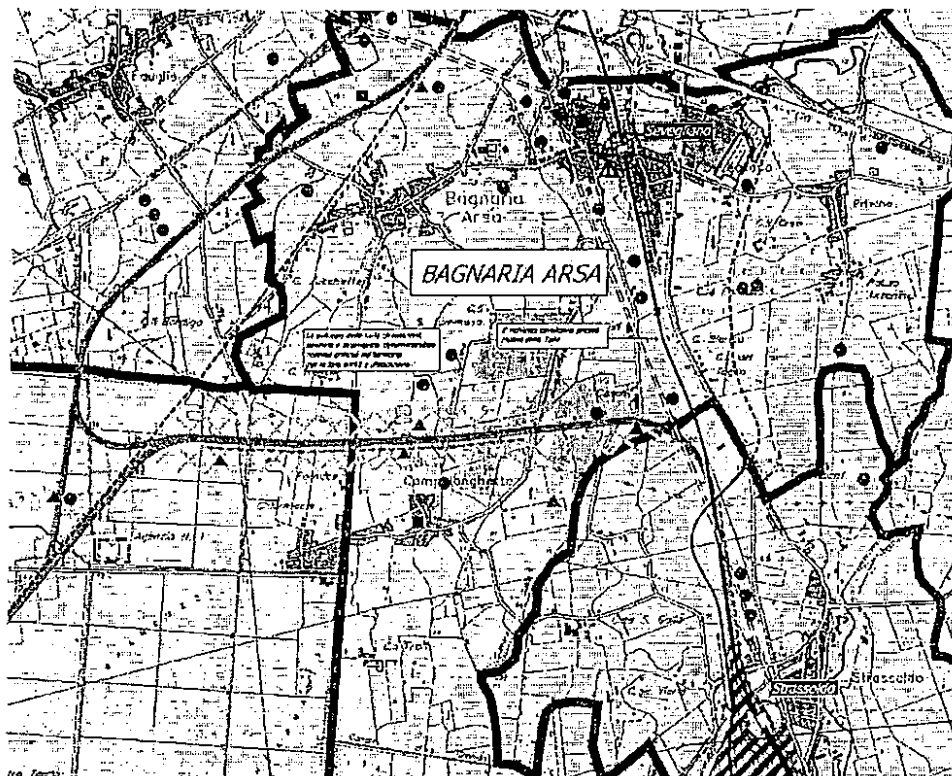
Le geometrie proposte impongono inoltre, per le circolazioni tra Udine e Venezia, l'inversione nell'impianto di Torviscosa, mentre quelle tra Udine e Trieste possono avvenire soltanto previo attraversamento a raso del fascio AV/AC in stazione di Cervignano.

Tale schema, oltremodo complesso, appare poco congruente con l'asserita volontà di procedere alla realizzazione della nuova linea per fasi e lotti funzionali. Esso infatti non consentirebbe, se non attraverso opere di carattere transitorio, non specificate nel progetto e presumibilmente piuttosto impegnative, di anticipare, come del resto ipotizzato dallo stesso progetto di Italferr (fasi 3 e 4), la realizzazione delle tratte Nord (Udine-Cervignano) ed Est (Cervignano-Ronchi), raccordandole in via quanto meno temporanea con la linea storica proveniente da Venezia.

In tal senso, risulterebbe quanto meno opportuno un approfondimento progettuale, che verifichi la possibilità di procedere all'adeguamento degli accessi allo scalo, ed al contestuale completamento del raddoppio della linea Udine-Palmanova-Cervignano, mantenendo l'innesto diretto sull'impianto di Cervignano, e potenziando quello sulla stazione di Palmanova, in modo da consentire allo scalo ferroviario di fungere da punto d'appoggio per i raccordi industriali di Torviscosa e Porto Nogaro, garantendo anche la predisposizione per i necessari scavalchi della linea veloce, in direzione sia Est (Trieste) che Ovest (Venezia).

4.4. Il sistema dei raccordi a Nord dello scalo

Il sistema dei raccordi che danno accesso allo scalo di Cervignano determina importanti impatti nel comparto territoriale posto a Sud di Bagnaria Arsa e Sevegliano. Si richiede lo studio di una soluzione alternativa.



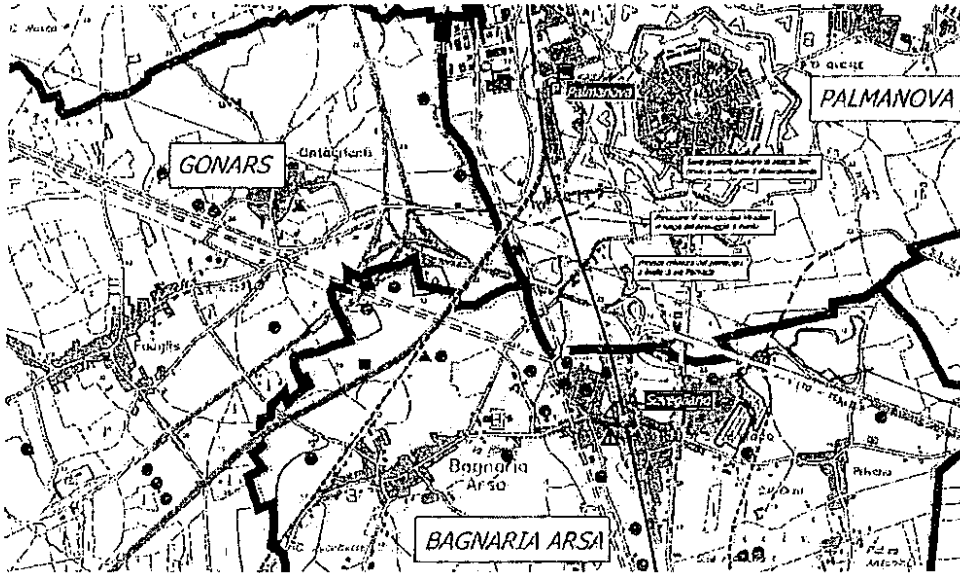
Comuni interessati: Bagnaria Arsa, Cervignano del Friuli, Gonars, Torviscosa

Il citato sistema di raccordi, volto a garantire l'accesso allo scalo, svolge nel quadrante più settentrionale dell'ambito anche la funzione di continuità lungo la linea Udine-Cervignano. In generale, si può osservare che lo sviluppo planimetrico dei raccordi determinerebbe rilevanti interferenze paesaggistiche, per di più in un'area caratterizzata da notevole interesse archeologico.

A fronte dell'impatto descritto, si ravvisa l'opportunità di verificare soluzioni alternative, definite prevedendo l'abbassamento del piano del ferro e l'eventuale copertura di parte della linea esistente in attraversamento della frazione di Sevegliano.

4.5. Il nodo di Palmanova

L'innesto sul nodo di Palmanova si caratterizza per diverse interferenze con la rete stradale esistente e prevista. E' inoltre richiesta una migliore verifica delle condizioni di impatto acustico sulla zona residenziale collocata presso la stazione.



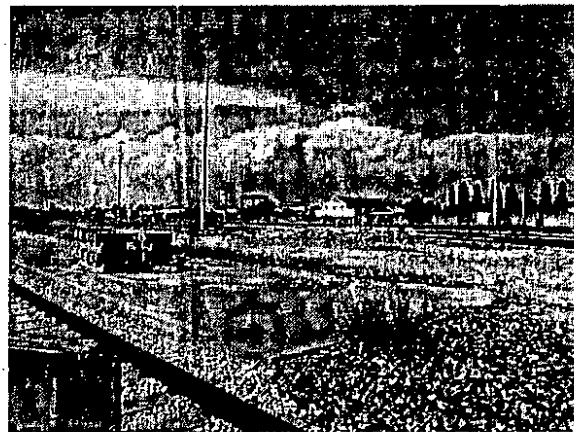
Comuni interessati: Bagnaria Arsa, Gonars, Palmanova

Le criticità relative alla dislocazione dei nuovi raccordi ferroviari sono mantenute anche fra Bagnaria e Gonars, dove tendono a sovrapporsi agli impatti generati dall'autostrada A4 Venezia-Trieste, che si interconnette qui con il ramo diretto verso Udine e Tarvisio.

Diverse problematiche restano poi aperte in ordine alla prevista realizzazione del cavalcaferrovia dell'ex SS252 a Sud dell'abitato di Palmanova, che appare interessato, nelle sue frange sud-occidentali, da impatti acustici potenzialmente consistenti. A questo proposito, si ritiene necessario traslare la linea ferroviaria quanto più possibile verso Ovest, in modo tale da allontanarla dai recettori acustici esistenti e nel contempo di posizionare le necessarie barriere acustiche all'interno dell'area ferroviaria stessa, nonché di realizzare adeguate misure volte alla minimizzazione delle vibrazioni. Tale soluzione è peraltro facilitata dalla disponibilità di ampi spazi in corrispondenza della stazione (vedi figura in calce).

Più in generale, si chiede di valutare la possibilità di sopprimere lo scalo ferroviario, in modo tale da consentire anche un abbassamento del piano del ferro (linea in trincea sulla tratta Sevegliano-Palmanova), atto a sua volta a mitigare l'impatto sugli abitati ed anche a limitare l'altezza delle barriere acustiche.

E' chiara peraltro, a questo proposito, l'opportunità di un pieno coordinamento con il progetto del raddoppio della linea Udine-Cervignano.



5. Ambito territoriale Est

5.1. Generalità

Il terzo ed ultimo ambito territoriale, preso in esame nell'ambito della presente relazione, si estende dall'abitato di Cervignano all'Isonzo, caratterizzandosi per la proposta progettuale di un quadruplicamento quasi totalmente in sede, con l'unica eccezione del ponte sull'Isonzo, previsto in variante rispetto al tracciato esistente (vedi estratto tavola di diagnosi).



Estratto della tavola di diagnosi - ambito territoriale Est

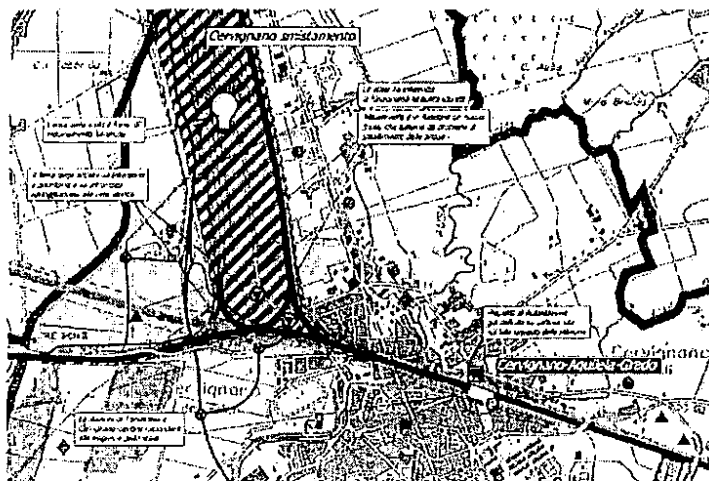
I Comuni coinvolti sono Cervignano del Friuli, Fiumicello, Ruda e Villa Vicentina.

Le principali criticità rilevate includono:

- gli impatti sull'abitato di Cervignano;
- le interferenze con la viabilità locale in loc.Scodovacca, dove si trova l'unico passaggio a livello rimasto sulla tratta;
- le numerose incongruenze progettuali riscontrate in territorio di Villa Vicentina;
- gli impatti generati dal salto di montone previsto in adduzione al ponte sull'Isonzo.

5.2. L'impatto sull'abitato di Cervignano

La soluzione progettuale proposta sfrutta l'ampio viadotto ferroviario che attraversa l'intero centro abitato, generando importanti problematiche sul versante del rumore e delle vibrazioni. L'inserimento della nuova linea AV/AC risulta accettabile solo a fronte di un sostanziale contenimento delle velocità di tracciato e di un complessivo adeguamento delle opere di mitigazione.

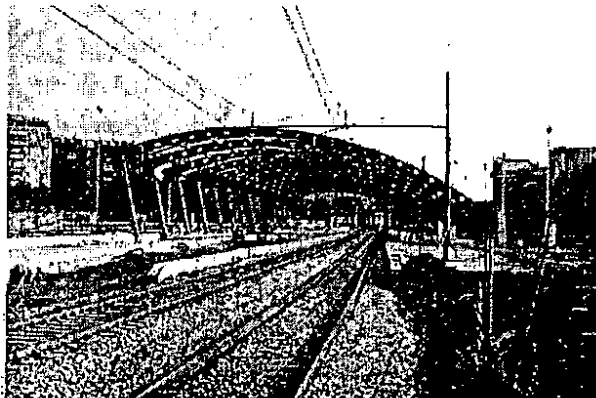


Comuni interessati: Cervignano del Friuli

Il progetto preliminare prevede che la nuova tratta ferroviaria attraversi l'abitato di Cervignano del Friuli impegnando il viadotto esistente, già organizzato a quattro binari.

Prescindendo dalle problematiche funzionali relative al raccordo con lo scalo omonimo (già trattate nel paragrafo 4.3), la soluzione proposta ha il pregio di limitare la realizzazione di nuove opere; essa tuttavia può comportare un certo incremento degli impatti generati dal traffico sul centro abitato, in una condizione che già oggi risulta critica, specialmente per quanto concerne il rumore e le vibrazioni. A questo proposito, si richiede che:

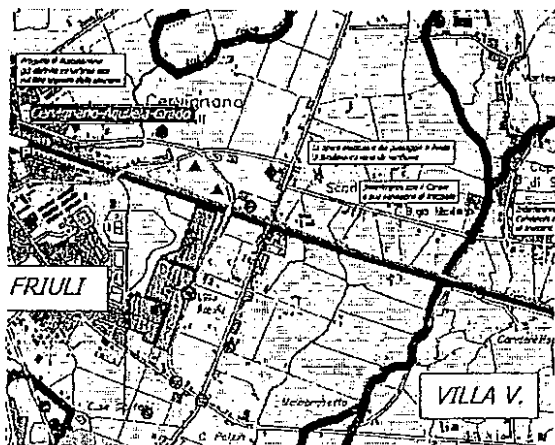
- la velocità di progetto della nuova tratta venga qui contenuta entro un valore massimo di 200 km/h;
- vengano realizzate adeguate opere di mitigazione dell'impatto acustico, valutando anche la possibilità di realizzare una copertura totale o parziale del fascio binari, mediante pannelli trasparenti aventi anche la funzione di riparo dagli agenti atmosferici (vedi foto seguenti);
- vengano realizzati seri interventi di mitigazione delle vibrazioni.



Esempi di coperture della sede ferroviaria

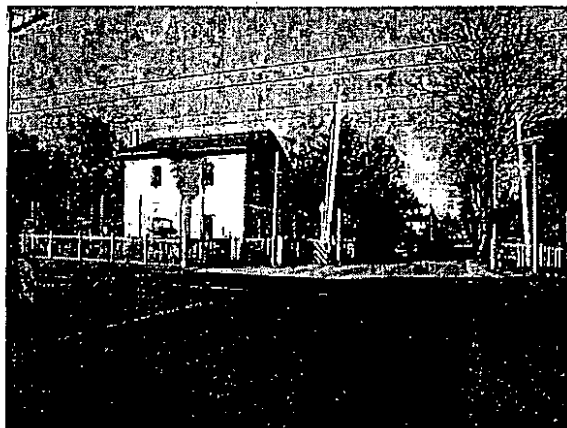
5.3. L'impatto sulla frazione di Scodovacca

L'inserimento della nuova linea ad una quota vicina al piano campagna determina la soppressione del passaggio a livello di Scodovacca, con interruzione delle connessioni locali tra le due parti della frazione. Si richiede una revisione del progetto, volta a conservarne la continuità.

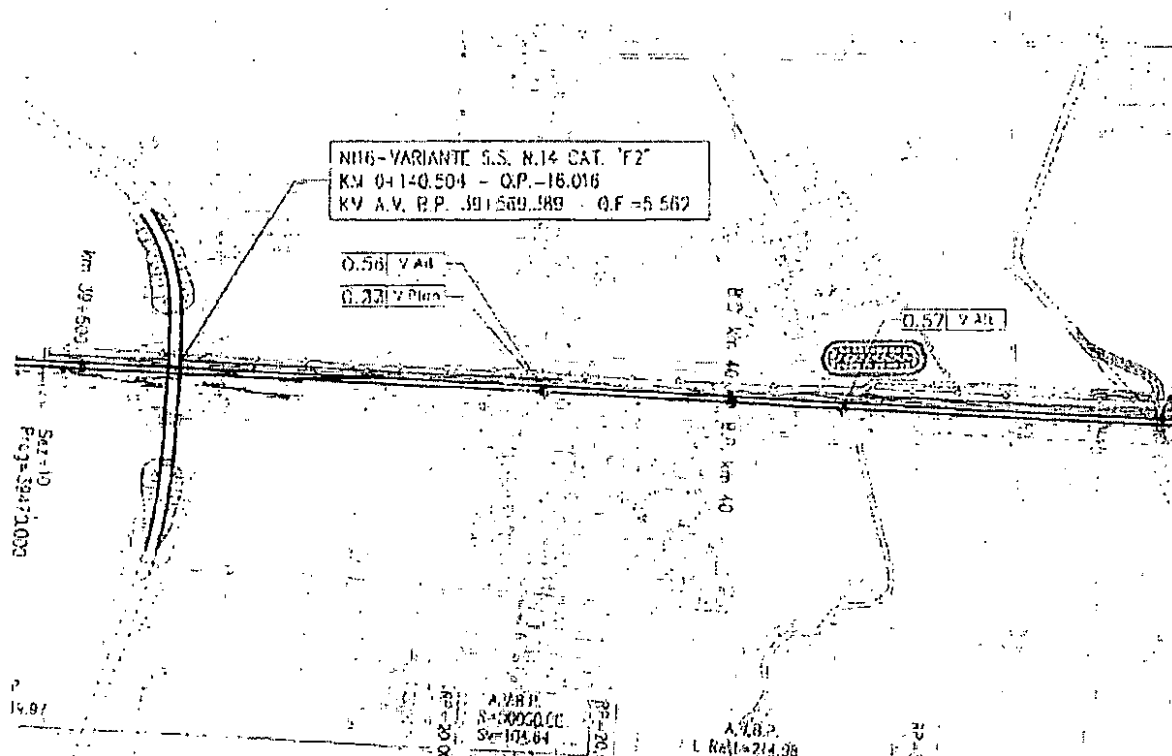


Comuni interessati: Cervignano del Friuli

Oltrepassata la stazione di Cervignano, il nuovo tracciato ferroviario procede affiancandosi alla linea storica, di cui rispetta l'andamento planimetrico in modo da sottopassare i cavalcaferrovia di via Chiozza e della SS14, superati i quali esso viene ad interferire con la viabilità interna alla frazione di Scodovacca (via Lino Stabile - SP54), attualmente interessata dall'unico passaggio a livello presente tra Cervignano e l'Isonzo (vedi foto seguente).



Il progetto prevede la soppressione del passaggio a livello e la conseguente interruzione della via Stabile, con la conseguenza di tagliare in due la frazione obbligando gli utenti della strada, ed in particolare i pedoni, i ciclisti ed i mezzi agricoli, ad una lunghissima deviazione.

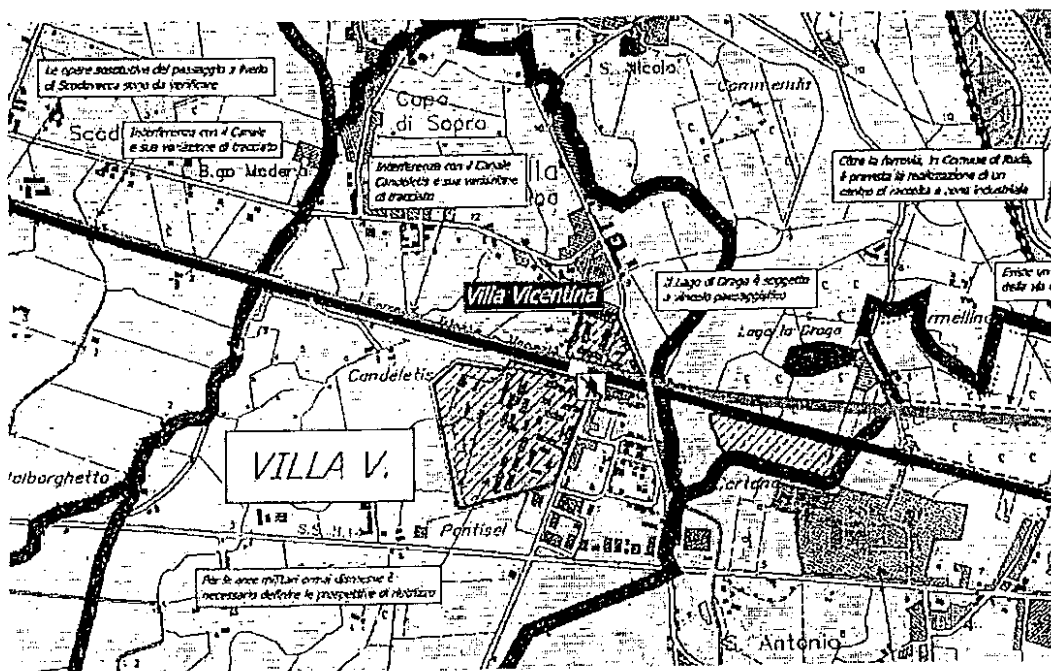


Si ritiene pertanto necessario garantire in ogni caso la continuità della connessione viaria interna alla frazione, secondo modalità da definirsi anche in relazione all'opportuna modifica del piano del ferro rispetto alle quote progettate nella tratta interna al Comune di Villa Vicentina (vedi paragrafo 5.4). Tale modifica potrebbe determinare anche l'eliminazione del cavalcavia della SP14 a seguito dell'innalzamento del piano ferroviario.

La realizzazione della nuova tratta ferroviaria potrebbe inoltre rappresentare l'occasione per costruire, in fregio ad essa, una pista ciclabile e pedonale di connessione tra la frazione ed il capoluogo (via Chiozza).

5.4. Attraversamento di Villa Vicentina

La soluzione proposta per l'attraversamento di Villa Vicentina presenta vistose incongruenze, in particolare per quanto riguarda il profilo altimetrico. E' necessaria una revisione degli elaborati progettuali, finalizzata ad una migliore integrazione progettuale con la linea esistente, nonché alla predisposizione di adeguate opere di mitigazione ed inserimento ambientale. Si richiede anche di valutare la possibilità di attivare una fermata ferroviaria.

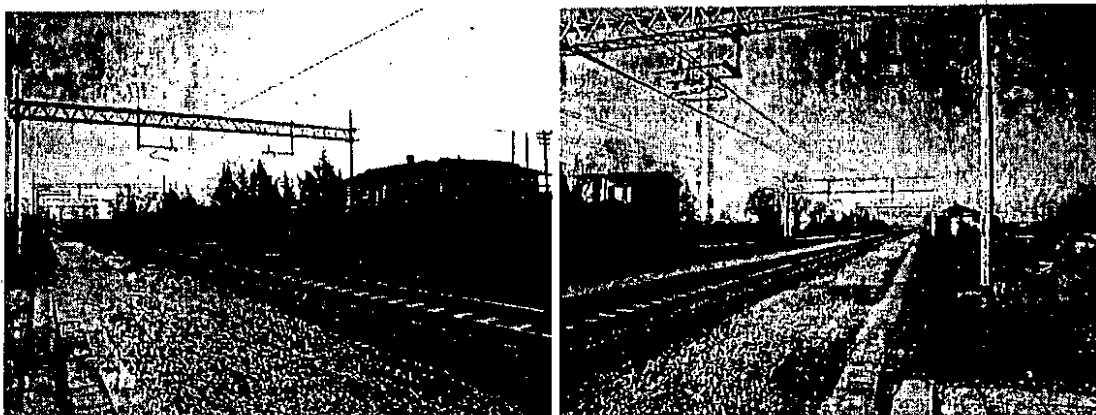


Comuni interessati: Ruda, Villa Vicentina

Entrata in territorio comunale di Villa Vicentina, la nuova linea continua a svilupparsi in affiancamento Nord a quella esistente (con velocità di progetto pari a 250 km/h). In considerazione dell'ampiezza del sedime ferroviario esistente, tale soluzione risulta di per se stessa non particolarmente problematica, ma richiede la predisposizione di adeguati interventi di mitigazione ed ambientazione del nuovo manufatto in corrispondenza sia della zona residenziale di via Il giugno, sia del nucleo rurale di Candeletis. A tale proposito, è comunque opportuno segnalare la non accettabilità di ogni possibile ampliamento del sedime ferroviario a Sud del limite attuale.

L'aspetto più critico riguarda comunque il profilo altimetrico, che si caratterizza per un rilevato di altezza compresa fra i 3 ed i 5 m, privo di riscontro in altri elaborati (quali ad esempio le sezioni caratteristiche di linea - doc.n.81) e del quale non si comprende la ratio progettuale, forse riconducibile ad un errore di interpretazione della quota campagna. A fronte di una sede ferroviaria sostanzialmente rettilinea, priva di qualunque asperità, ed assai ampia, si richiede lo stralcio della previsione e la sua sostituzione con un intervento di affiancamento in sede, integrato con la linea esistente e dotato di opere di mitigazione volte a minimizzare l'impatto generato dall'insieme dei quattro binari previsti.

Tale soluzione potrebbe integrare, dapprima come area di cantiere e quindi come ambito di ambientazione posto a protezione del nucleo di Candeletis, anche l'ampio sedime dello scalo militare ormai dismesso.



Il sedime ferroviario esistente all'altezza dell'ex stazione di Villa Vicentina



L'ex scalo militare

Per quanto concerne invece l'ambito interessato dal vecchio fabbricato viaggiatori, si segnala che esso viene a trovarsi a diretto contatto con i due comparti militari, collocati rispettivamente a Nord ed a Sud della linea ferroviaria, e dei quali si prevede nei prossimi anni la riqualificazione con funzioni residenziali o terziarie. A tale riguardo, si ravvisa l'opportunità di valutare la riattivazione, lungo la sola linea lenta, di una fermata ferroviaria posta a servizio degli abitati di Villa Vicentina, Ruda e Fiumicello, che nel loro insieme formano già un bacino di circa 10 mila abitanti, interessato da fenomeni di pendolarismo in direzione sia di Udine che di Trieste. La riattivazione della fermata, da mettere evidentemente in rapporto con lo scenario di sviluppo del Piano Regionale del Trasporto Pubblico, potrebbe rivestire anche un certo significato in termini di alleggerimento della pressione esercitata dalla sosta sulla stazione di Cervignano-Aquileia-Grado.

Da un punto di vista più strettamente locale, il quadruplicamento in sede è destinato a non attenuare l'importante effetto barriera, già oggi provocato dalla linea ferroviaria, che taglia in due il territorio comunale potendo essere attraversata soltanto mediante i due sottopassi della strada comunale del Malborghetto e della SP68, posti alle estremità del territorio comunale. E' una situazione che tende a condizionare le relazioni tra il capoluogo comunale e l'area residenziale sviluppatasi tra la ferrovia e la SS14, e che potrà risultare ancor più grave a seguito della riconversione urbanistica dell'area delle caserme, collocata a Sud della ferrovia. In tal senso, si ravvisa la necessità che, in corrispondenza della vecchia stazione ferroviaria, venga realizzato un sottopasso atto a garantire la continuità del traffico leggero proveniente da via Aquileia e diretto verso il centro.

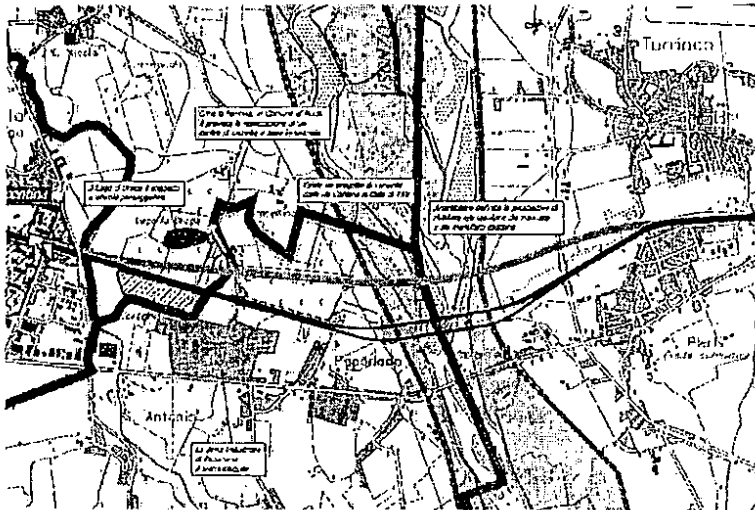
Per quanto concerne l'analisi dell'impatto acustico, sviluppata in corrispondenza dei recettori collocati nella zona orientale del territorio comunale, anch'essa presenta diverse carenze, relative da un lato ad inesattezze nell'identificazione dei recettori (*per le quali si rimanda alle osservazioni presentate dal Comune*), ma soprattutto, dall'altro, alla mancata considerazione del rumore generato dalla circolazione sulla coppia di binari esistenti. In tal senso, si ritiene necessaria una complessiva revisione dello studio, che si riferisca all'insieme dei quattro binari, includendo anche il dimensionamento di interventi di mitigazione altrimenti omessi, ad esempio in corrispondenza di borgo Candeleitis.

Vanno inoltre segnalate le problematiche idrauliche che coinvolgono il rio Rasingolo, attraversato dalla ferrovia esistente con un manufatto scatolare di modesta luce, tale da indurre occasionali allagamenti del comparto collocato a Nord della linea ferroviaria. A tale proposito, si richiede di rivedere l'assetto del manufatto esistente, garantendone la coerenza con le opere di regimazione idraulica previste dal Comune a Nord della linea ferroviaria ed ampliandone la luce. Tale intervento potrebbe anche assumere la funzione di attraversamento faunistico, collocandosi all'interno di un intervento di rinaturalizzazione dell'ex scalo militare, realizzato anche allo scopo di proteggere il nucleo di Candeleitis.

Un'ultima problematica riguarda i bacini di lagunaggio, da utilizzarsi come recapiti per le acque raccolte dal rilevato ferroviario. In considerazione della rimodulazione di quote della linea, se ne richiede lo stralcio dagli elaborati di progetto.

5.5. Il salto di montone e il ponte sull'Isonzo

Il progetto prevede che il nuovo ponte sull'Isonzo integri la linea nuova ed i due binari esistenti, la cui posizione viene ridefinita attraverso un salto di montone di notevole impatto. Piccoli accorgimenti relativi al posizionamento delle rampe di accesso al ponte consentirebbero di ridurre notevolmente l'impegno economico e l'impatto ambientale dell'intervento, che deve essere adeguato anche alla luce della mitigazione delle interferenze locali.



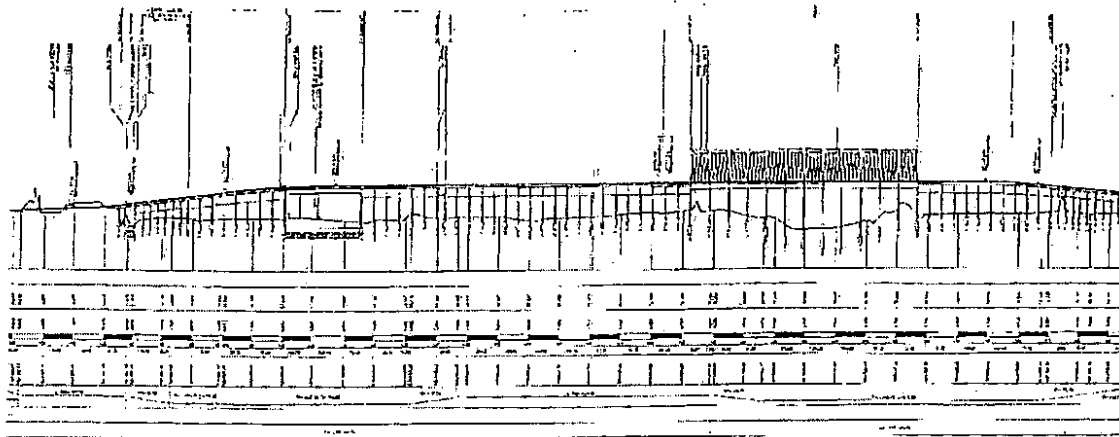
Comuni interessati: Fiumicello, Ruda

La porzione di linea, che interessa i Comuni di Ruda e Fiumicello, coincide quasi perfettamente con la rapida successione dei due manufatti costituenti il salto di montone – che consente alla linea AVIAC di passare dall'affiancamento Nord al sistema delle marce parallele, adottato nella tratta successiva sino a bivio San Polo – e del ponte sull'Isonzo, realizzato a quattro binari in sostituzione delle due opere d'arte esistenti lungo la linea storica.



Dal punto di vista altimetrico, la soluzione proposta per lo scavalco appare inusuale ed oltremodo impattante, in quanto si prevede di anticipare lo sviluppo del viadotto di tre binari, mantenendo il

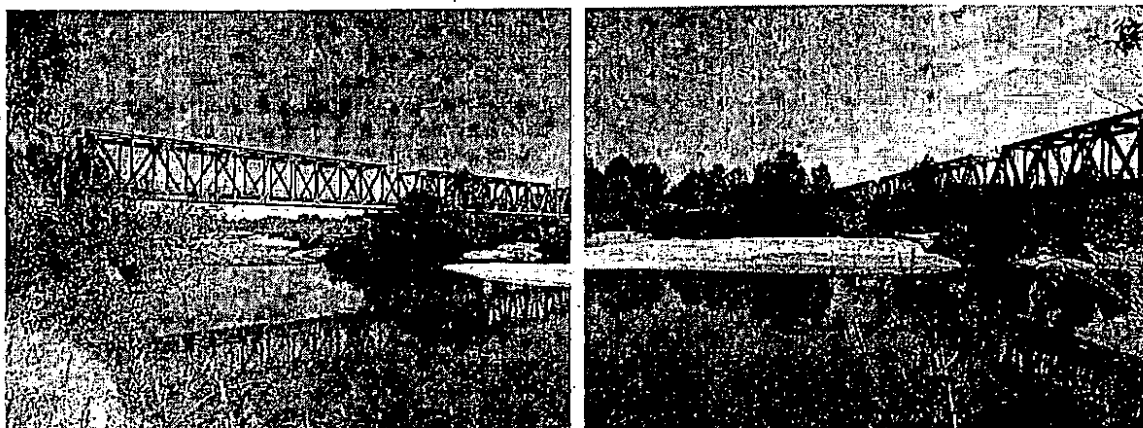
solo binario dispari della linea lenta a piano campagna. La situazione risulta ulteriormente aggravata dalla quota del nuovo ponte sull'Isonzo, impostato ad un livello di circa +3 m rispetto alla sommità degli argini fluviali.



Una soluzione di minor impatto, ed anche di minor costo, può essere definita adottando una tipologia progettuale più funzionale, basata sulla realizzazione di un viadotto di scavalco destinato al solo binario dispari della linea lenta, in modo da poter evitare ogni anticipazione delle variazioni di quota della linea veloce (una variante ancor meno dispendiosa potrebbe derivare d'altro canto dall'adozione del sistema delle marce parallele per l'intera tratta Cervignano-bivio S.Polo).

Per quanto concerne le interferenze riscontrate in sede locale, è opportuno segnalare che il Lago la Draga è soggetto a vincolo paesaggistico, ed inoltre che in un'area collocata a Sud della linea ferroviaria storica, ma ancora ricompresa nel territorio comunale di Ruda, è prevista la realizzazione di un centro di raccolta. Rispetto alla zona industriale di Papaniano (Comune di Flumicello), la realizzazione del progetto nella configurazione sopra descritta comporterebbe una lunga deviazione di tracciato della via Cortona.

Da ultimo, si ravvisa l'opportunità di valutare la possibile futura destinazione a percorso ciclopedonale di uno dei due ponti ferroviari sull'Isonzo, dismessi a seguito del quadruplicamento e della realizzazione del nuovo ponte, il quale dovrà essere oggetto di particolare attenzione progettuale, in relazione alla qualità paesaggistica del contesto attraversato (vedi foto seguenti).



L'Isonzo in corrispondenza dei ponti ferroviari

Letto, approvato e sottoscritto.

Il Presidente
F.to CRISTOFOLI MARIO

L'Assessore Anziano
F.to CANTARUTTI GIOVANNI

Il Segretario Comunale
F.to Dott.ssa CANTARUTTI LUISA

Ai sensi dell'art.1 comma ~~15~~ / 19 della vigente L.R. 21/2003 attesto che la presente deliberazione
~~è stata~~
~~vi rimarrà~~ affissa all'Albo Pretorio e vi rimarrà, per quindici giorni consecutivi e precisamente
dal 02-02-2013 al 17-02-2013.

Data 02-02-2013

L'Impiegato Addetto
F.to Collab. Prof.le Pertoldi Loredana

Reg.Pubbl.nr. **44/2012**

Copia conforme all'originale, ai sensi della Legge 15/68 e succ. modifiche

Data

L'Impiegato Addetto

Comunicato ai capigruppo a sensi del 16° comma dell'art.1 della vigente L.R. n.21/03 il 02-02-2013 Prot. n. **1380/2012**

COMUNE DI CASTIONS DI STRADA

Provincia di Udine

Verbale di deliberazione della Giunta Comunale

Numero 97 Del 24-07-2012

Oggetto: PROGETTO PRELIMINARE "NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA - TRIESTE".
INTEGRAZIONI. PARERE.

L'anno duemiladodici il giorno ventiquattro del mese di luglio alle ore 14:30 nella Casa comunale.

Convocata dal Sindaco si è riunita la Giunta Comunale con l'intervento dei Signori:

CRISTOFOLI MARIO	SINDACO	P
CANTARUTTI GIOVANNI	ASSESSORE	P
GORZA ROBERTO	ASSESSORE	P
VALVASON IVAN	ASSESSORE	A
PETRUCCO IVAN	VICE SINDACO	P

Partecipa il Segretario Comunale Comunale Dott.ssa CANTARUTTI LUISA
Constatato legale il numero degli intervenuti il sig. CRISTOFOLI MARIO in qualità di SINDACO assume la presidenza, dichiara aperta la seduta ed invita la Giunta a prendere in esame la proposta di deliberazione riguardante l'oggetto sopra indicato ed assumere i provvedimenti relativi.

OGGETTO: PROGETTO PRELIMINARE "NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA - TRIESTE". INTEGRAZIONI.
PARERE.

LA GIUNTA COMUNALE


VISTO il documento unitario dell'assemblea permanente dei Sindaci della Bassa Friulana interessati dal progetto preliminare "Nuova Linea AV/AC Venezia Trieste" (2010) nella tratta fiume Isonzo - fiume Tagliamento, allegato al presente atto quale sua parte integrante e sostanziale;

RICHIAMATA la propria deliberazione n. 42 del 10.03.2011 con la quale venivano evidenziate diverse criticità in relazione al progetto preliminare dei lavori di "Infrastrutture ferroviarie strategiche legge n. 443/2001. Nuova Linea AV/AC Venezia Trieste, tratta Portogruaro Ronchi" trasmesso da Italferr, Gruppo Ferrovie dello Stato, con nota pervenuta il 29.12.2010, prot. 14490 ai sensi degli artt. 165 e 170 del D. Lgs. 163/2006;

RICORDATO che le criticità rilevate erano le seguenti:

- **Elettrodotto.** La zona della Zavattina, zona agricola con all'interno una zona SIC è già sottoposta ai campi elettromagnetici relativi al passaggio di ben tre elettrodotti di cui uno già di proprietà di RFI. Quello della Linea in progetto costituirebbe il quarto elettrodotto, non parallelo alla nuova linea. Tale circostanza viene ritenuta insostenibile. Va sottolineato che l'elettrodotto esistente di proprietà di RFI taglia in due il Bosco Boscat (SIC IT3320033), violentando un bosco planiziale unico in Italia, e non solo, ma anche le manutenzioni imposte sotto gli elettrodotti hanno un costo ormai insopportabile per il nostro Comune. Pertanto è doveroso e insindacabile chiedere almeno lo spostamento o meglio l'eliminazione dell'elettrodotto esistente di RFI, valutare l'impatto ambientale di quello nuovo e verificare la soluzione per quello interrato. Va in ogni caso valutata la possibilità di rendere l'elettrodotto parallelo alla nuova linea e di posizionarlo fra questa e l'autostrada.
- **Viabilità.** Il progetto prevede l'eliminazione del ponte che collega il territorio del Comune di Castions di Strada attraverso la via Zavattina. Tale previsione non è accettabile in quanto la Via Zavattina costituisce l'unico punto di collegamento a sud della A4 con il centro abitato del Comune di Castions di Strada ed inoltre essendo il territorio e l'economia del nostro Comune prevalentemente agricola non è possibile penalizzare ulteriormente il settore dell'agricoltura. Infatti una viabilità alternativa, notevolmente più lunga, aggraverebbe i costi gestionali delle aziende agricole (gasolio, ammortamento dei mezzi, aumento dei tempi di percorrenza). Inoltre l'eventuale percorso alternativo da utilizzare (statale Udine Lignano e la Triestita SS 14) aumenterebbe i rischi per gli operatori costretti ad utilizzare strade statali in alternativa a quelle esistenti, aumentando così i rischi anche per gli automobilisti. Va sottolineato che gli abitanti di Castions residenti nella zona della Zavattina saranno sicuramente coloro che subiranno i maggiori danni tra i cittadini per la costruzione della TAV, e sicuramente non sarà in alcun modo accettabile che non abbiano una via di collegamento con centro abitato (capoluogo) il loro Comune. Senza contare il fatto che il Comune si troverà costretto a sostenere ulteriori oneri finanziari per erogare gli stessi servizi attuali, in particolare il servizio di trasporto scolastico ed il servizio di raccolta, trasporto e smaltimento dei rifiuti.
- **Vasche di raccolta acqua.** Saranno costruite due vasche per la raccolta e la depurazione dell'acqua. Queste due vasche sono poste una a destra del fiume Cormor e una alla sua sinistra ma a SUD della linea TAV utilizzando in modo irrazionale i terreni posti a SUD della linea stessa, anche considerando il fatto che tra la linea TAV e l'autostrada vi è spazio sufficiente per realizzare le suddette vasche di raccolta. Pertanto si propone, come per l'elettrodotto di utilizzare solo gli spazi tra la linea TAV e l'autostrada per realizzare queste opere, anche al fine di creare minor danno possibile alle aziende che dovranno essere espropriate.
- **Organizzazione e impatto del cantiere.** La documentazione prodotta è insufficiente per valutare gli effetti sul territorio dell'attività di cantiere. In particolare non vi sono elementi che consentano di predeterminare





gli effetti sulla rete viaria in termini, ad esempio, di usura della stessa, della quantità di polveri movimentate, del carico inquinante conseguente alla possibile presenza di numerosi mezzi coinvolti giornalmente;

- **Formazione dei rilevati.** Il fabbisogno stimato di materiale inerte per l'intera opera è pari a 4.588.794 mc, dei quali 1.669.073 mc da utilizzo interno e 2.889.721 mc da approvvigionamento da cava. Dal progetto non è dato sapere da quali cave sarà approvvigionato il materiale inerte;
- **Procedura espropriativa.** Non risulta chiaro a chi spetti la dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza dell'opera né se la variante urbanistica necessaria all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dall'opera consegua al procedimento di approvazione del progetto definitivo dell'opera da parte del CIPE ovvero se di tale incombenza debba farsi carico il Comune;
- **Valutazione impatto ambientale:** rilevato che nel compendio documentale non risulta disponibile la documentazione relativa alla VIA, Analisi Costi e Benefici, necessaria all'acquisizione di utili elementi di valutazione.

VISTA la nota della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia – Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna – prot. n. 0022598/P del 27.06.2012 pervenuta il 27.06.2012 al prot. 6147 con la quale viene chiesto al Comune di esprimersi in merito alle integrazioni al progetto sopra indicato, fatte pervenire alla Regione da ITALFERR con istanza del 14.06.2012, ai sensi dell'art. 3 della L.R. 43/90 (Ordinamento nella Regione Friuli Venezia Giulia della valutazione di impatto ambientale);

VISTE le integrazioni suddette, si osserva quanto segue:

- Pagina 55: dopo il primo capoverso viene praticamente ignorato che il tracciato attraversa anche il comune di Castions di Strada e di conseguenza sono state ignorate anche le relative osservazioni già espresse dalla G.C. con delibera n° 43 del 10-03-2011
- Pagina 80 In riferimento agli inerti da costruzione, viene evidenziato che a tale proposito sono state già effettuate delle ricerche presso le Autorità locali e che sono già stati individuati gli impianti in grado di fornire i materiali dalle caratteristiche e quantità idonee a quelle dal progetto stesso. Si osserva che questa relazione è incompleta in quanto priva dei dati della ricerca stessa; elemento indispensabile e dovuto per una corretta e completa valutazione del progetto. Questa osservazione è evidenziata palesemente anche dal fatto per le terre da scavo la relazione è redatta di quattro pagine dove sono indicati anche tutti i siti relativi allo smaltimento dei materiali, invece gli inerti da costruzione vengono trattati in quattro righe.
- Pagina 90 5.3.3.Pianificazione locale, è scritto: "Dall'analisi lungo tutto il tratto di studio in esame, è possibile affermare, in generale, che il tracciato interferisce, relativamente agli usi programmati del suolo previsti dai singoli piani comunali, per la maggiore parte con ambiti agricoli." Questa affermazione risulta non corretta in quanto non tiene conto in alcun modo delle osservazioni già espresse dalla G.C. con delibera n° 42 del 10-03-2012.
- Pagina 111 - In riferimento all'Area Protetta SIC Bosco Boscat IT3320033, si osserva che quando descritto nella casella "Vulnerabilità" è errato ed offensivo nei confronti dell'A.C. e dei cittadini di Castions di Strada in quanto non è assolutamente dimostrabile che sussistono i problemi di disturbo antropico e di sfruttamento selvicolturale, in quanto entrambi queste attività non vengono praticate al fine di tutelare e valorizzare questo bosco planiziale. Va osservato invece che NON è stato fatto alcun cenno ai due elettrodotti che attraversano il Bosco Boscat e alle relative valutazioni di impatto ambientale che hanno sul SIC. In modo particolare a sud del Bosco Boscat un elettrodotto taglia completamente in due il bosco planiziale, creando dei danni ambientali ed ecologici evidenti tutti, **TRANNE A RFI ITALIA CHE E' PROPRIETARIA DELL' ELETTRRODOTTO IN OGGETTO.** Si osserva anche che questo sito non rientra nell'area di studio e dista circa 480 m da essa. Questa affermazione non rispetta quanto dichiarate a pag. 208 :



1. La maggior parte delle componenti ambientali è stata analizzata considerando come area d'influenza potenziale una fascia in asse al tracciato di circa 1 km, costituendo un margine sufficiente per rilevare le possibili interferenze tra l'opera e i principali ricettori di impatto
 2. Le analisi relative alla verifica dell'influenza dovuta al "rumore", per esempio, in accordo alle indicazioni della normativa, sono state sviluppate all'interno delle fasce di pertinenza acustica di 250 m e 500 m, rispettivamente per i ricettori e per quelli sensibili.
 3. Per quanto riguarda le analisi di incidenza, relativamente alla presenza de aree protette, è stato invece considerato un corridoi di 2,5 km per lato del tracciato. Pertanto si chiede che la relazione venga completata di tutte le parti mancanti relative alle analisi di incidenza dell'opera relativamente al Bosco Boscat.
- Pag. 181 Si osserva che a conferma delle precedenti considerazioni fatte al titolo "Ecosistema boschivo" NON vi è alcun riferimento al Bosco Boscat.
 - Pag.229 Si osserva che a conferma delle precedenti osservazioni fatte NON vi è alcun riferimento al Bosco Boscat.
 - Pag. 243 Cap. 8.6 Rumore Si osserva che per la riduzione degli effetti del rumore generato NON si agisca esclusivamente sulla linea TAV ma sui ricettori del rumore. In particolare vengono fatti dei riferimenti specifici alla sostituzione degli infissi nelle abitazione e nelle scuole per ridurre la percezione del rumore generato dalla linea, obbligando i cittadini a tenere gli infissi chiusi. Questa soluzione NON può obbligare nessuno a tenere gli infissi chiusi, privandoli delle proprie libertà personali, pertanto si chiede che chi genera il disturbo abbia l'obbligo di studiare tutte le azioni per ridurlo e NON obbligare i cittadini a NON percepire un disturbo prodotto da altri.

Per quanto sopra esposto

DELIBERA

1. Di formulare e di fare proprie le osservazioni dettagliatamente esposte in premessa;
2. Di trasmettere il presente atto, unitamente al Documento Unitario dell'Assemblea dei Sindaci, alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna - affinché provveda a darne opportuna conoscenza a ITALFERR.
3. Di dichiarare, con votazione separata, ad unanimità di voti, il presente atto immediatamente esecutivo ai sensi dell'art. 1 c. 19 della L.R. 21/03 e s.m.e i.

Letto, approvato e sottoscritto.



Il Presidente
CRISTOFOLI MARIO

L'Assessore Anziano
CANTARUTTI GIOVANNI

Il Segretario Comunale
Dott.ssa CANTARUTTI LUISA



Ai sensi dell'art.1 comma ~~15~~ / 19 della vigente L.R. 21/2003 attesto che la presente deliberazione
~~è stata~~
~~vi rimarrà~~ affissa all'Albo Pretorio e vi rimarrà, per quindici giorni consecutivi e precisamente
dal 25-07-2012 al 09-08-2012.

Data 25-07-2012

Reg.Pubbl.nr. 274/2012



L'Impiegato Addetto
Collab. Prof.le Pertoldi Loredana

Pertoldi Loredana

Comunicato ai capigruppo a sensi del 16° comma dell'art.1 della vigente L.R. n.21/03 il 25-07-2012 Prot. n. 7191/2012

ASSEMBLEA PERMANENTE DEI SINDACI DELLA BASSA FRIULANA INTERESSATI DAL
PROGETTO PRELIMINARE "NUOVA LINEA CIATO AV/AC VENEZIA-TRIESTE" (2010)
NELLA TRATTA FIUME ISONZO-FIUME TAGLIAMENTO

DOCUMENTO UNITARIO

OSSERVAZIONI IN MERITO AL DOCUMENTO INTEGRATIVO AL "VIA" PER IL
PROGETTO DELLA "NUOVA LINEA AV/ACTRIESTE-VENEZIA" DEL 2010

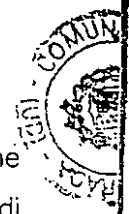
In merito all'invio del documento integrativo allo studio di VIA relativo al progetto preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" (dicembre 2010) da parte della Regione- Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche della Montagna, avvenuto in data 27 giugno 2012, i Comuni che fanno parte dell'Assemblea Permanente dei Sindaci costituitasi il 6 marzo 2012 (Bagnaria Arsa, Carlino, Castions di Strada, Cervignano del Friuli, Gonars, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pocenia, Porpetto, Ronchis, Ruda, San Giorgio di Nogaro, Teor, Torviscosa, Villa Vicentina, Fiumicello) e i Comuni che, benché non tenuti ad esprimere un parere sul documento integrativo al VIA, hanno successivamente aderito alla proposta di far parte dell'Assemblea medesima (Santa Maria la Longa, Pozzuolo del Friuli, Pavia di Udine, Precenicco, Latisana) esprimono in maniera unitaria le seguenti osservazioni.

- 1) Per la tratta Mestre-Portogruaro, lo studio di "VIA" è relativo al progetto del tracciato "litoraneo" così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, benché sia in atto da mesi un confronto tra i Comuni interessati e il Commissario Straordinario Mainardi.

Il Commissario ha registrato il dissenso quasi unanime dei Comuni interessati nei confronti del tracciato "litoraneo" e ha presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, attualmente al vaglio dei Comuni stessi, che prevede un tracciato del tutto diverso, affiancato alla linea storica.

Questo mutamento di scenario non può non avere conseguenze dirette anche sulla tratta friulana, in particolare per quanto riguarda il tracciato previsto tra Ronchis e Torviscosa e la scelta progettuale del 2010 di affiancare le infrastrutture ferroviarie all'Autostrada A4.

Il problema dell'innesto tra i due rami, e l'eventuale disomogeneità delle caratteristiche tecniche del tracciato, sono a questo punto ineludibili, e dovranno essere oggetto di una valutazione seria e circostanziata da parte dei Sindaci dei Comuni friulani



per l'eventuale individuazione di un'alternativa di tracciato compatibile con lo scenario che si sta delineando in Veneto e che dovrà tenere conto di tutte le possibili fasi di ammodernamento e di potenziamento della linea storica.

Si evidenzia inoltre come in territorio di Ronchi il tracciato proposto nel progetto preliminare RFI del 2010 insista su di un corridoio che appare ormai compromesso dalla realizzazione del nuovo casello autostradale.

- 2) Nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico-Adriatico", il quale, entrando in Italia dal valico di Tarvisio e ricalcando la cosiddetta "Pontebbana" fino a Udine, proseguirà a sud in direzione di Palmanova e di Cervignano scalo, per connettersi alla linea Trieste-Venezia.


Tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano-Udine e della connessione con la nuova linea Trieste-Venezia.

La valutazione che l'Assemblea dei Sindaci opererà in accordo con il professionista dovrà quindi essere fatta sulla tratta Cervignano-Palmanova-Udine e non solo sulla interconnessione con la Trieste-Venezia e l'ingresso allo scalo merci di Cervignano.

In merito a quest'ultimo punto, le Amministrazioni Comunali di Torviscosa, Bagnaria Arsa, Gonars e Palmanova esprimono un forte dissenso sulla soluzione progettuale contenuta nel progetto RFI del 2010, in particolare per quanto riguarda il "lunotto" di collegamento tra lo scalo e la connessione prevista sul sedime della dismessa linea San Giorgio di Nogaro-Palmanova.

*ATTIVITA' DELL'ASSEMBLEA PERMANENTE DEI SINDACI SULLA VALUTAZIONE E DEL
PROGETTO PRELIMINARE AVIAC PRESENTATO NEL DICEMBRE 2010
(FINO A LUGLIO 2012)*

- 1) Con comunicazione del 13 settembre 2011, prot. N. 853, pervenuta ai Comuni di **Bagnaria Arsa, Carlino, Castions di Strada, Cervignano del Friuli, Gonars, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pocenia, Porpetto, Ronchis, Ruda, San Giorgio di Nogaro, Teor, Torviscosa, Villa Vicentina**, l'Assessorato alle Infrastrutture, Mobilità, Pianificazione Territoriale, Lavori Pubblici della Regione Friuli Venezia Giulia ha comunicato il suo impegno "a sostenere le spese per l'espletamento della consulenza tecnica a supporto delle valutazioni dei Comuni interessati al tracciato della linea



ferroviaria AV/AC nella tratta confine regionale-Ronchi sud nell'ambito delle procedure di valutazione di impatto ambientale e di localizzazione del progetto".

- 2) Il giorno 20 ottobre 2011, il Comune di Bagnaria Arsa è stato nominato dai Sindaci riunitisi in assemblea come Comune capofila per le procedure di richiesta del contributo regionale e per l'acquisizione delle delibere giuntali relative.
- 3) Il giorno 6 marzo 2012 si è costituita formalmente l'Assemblea Permanente dei Sindaci dei Comuni interessati dal passaggio della linea ferroviaria AV/AC nel tratto regionale compreso tra il fiume Isonzo e il fiume Tagliamento, che si è dotata di proprio regolamento interno. Oltre ai Comuni citati, sono stati invitati a partecipare all'assemblea, e hanno aderito all'invito, i Comuni di **Fiumicello** e di **Santa Maria la Longa**.
L'assemblea ha determinato di nominare l'ing. **ANDREA DEBERNARDI** quale suo consulente per la valutazione del progetto preliminare in oggetto e l'elaborazione di proposte alternative.
- 4) Nell'assemblea del 14 giugno 2012, presente l'ing. Debernardi, l'Assemblea ha deciso di invitare a far parte dell'assemblea anche i Sindaci dei Comuni di **Precenicco**, **Latisana**, **Pavia di Udine**, **Pozzuolo del Friuli**, affinché il novero dei Comuni potenzialmente interessati dal tracciato AV/AC Trieste-Venezia e dal ventilato raddoppio della Udine-Cervignano fosse completo. I quattro Comuni sopra citati hanno aderito all'invito.
Nella stessa seduta, è stato inoltre approvato il cronoprogramma di lavoro presentato dal professionista.
- 5) Nella seduta dell'11 luglio 2012, sono stati definiti i gruppi di lavoro per Comuni omogenei che, pur in un quadro complessivo di analisi e valutazione del progetto, saranno chiamati ad affrontare le specificità locali e le peculiarità del tracciato.

I gruppi, in tutto quattro, sono così composti:

- 1) Settore est: Villa Vicentina, Fiumicello, Ruda, Cervignano.
- 2) Settore centrale (connessione con "Baltico-Adriatico"): Cervignano, Torviscosa, San Giorgio di Nogaro, Bagnaria Arsa, Gonars.
- 3) Settore ovest: San Giorgio di Nogaro, Porpetto, Carlino, Teor, Castions di Strada, Muzzana, Palazzolo, Precenicco, Ronchis, Latisana.
- 4) Settore Palmanova-Udine: Bagnaria Arsa, Palmanova, Santa Maria la Longa, Pavia di Udine, Pozzuolo.



PROGRAMMA DI LAVORO (DA LUGLIO 2012 IN POI)

Dal 23 luglio 2012 si inizieranno i lavori dei singoli gruppi, come sopra definiti, assieme all'ing. Debernardi.

Entro la prima metà di settembre 2012, sarà approntato un primo elaborato, dal carattere più generale, con una prima valutazione complessiva sul tracciato e sulle possibili alternative.

Detto elaborato verrà presentato al Commissario Straordinario Mainardi e all'Assessore Regionale Riccardi nel corso di un incontro che sarà organizzato a questo scopo.

Entro il mese di dicembre 2012, saranno consegnati gli elaborati finali dello studio del professionista.

Bagnaria Arsa, 16 luglio 2012

- Il Sindaco di BAGNARIA ARSA
- Il Sindaco di CARLINO
- Il Sindaco di CASTIONS DI STRADA
- Il Sindaco di CERVIGNANO DEL FRIULI
- Il Sindaco di GONARS
- Il Sindaco di FIUMICELLO
- Il Sindaco di LATISANA
- Il Sindaco di MUZZANA DEL TURGNANO
- Il Sindaco di PALAZZOLO DELLO STELLA
- Il Sindaco di PALMANOVA
- Il Sindaco di PAVIA DI UDINE
- Il Sindaco di POCENIA
- Il Sindaco di PORPETTO
- Il Sindaco di POZZUOLO DEL FRIULI
- Il Sindaco di PRECENICCO
- Il Sindaco di RONCHIS
- Il Sindaco di RUDA
- Il Sindaco di SAN GIORGIO DI NOGARO
- Il Sindaco di SANTA MARIA LA LONGA
- Il Sindaco di TEOR
- Il Sindaco di TORVISOŠA
- Il Sindaco di VILLA VICENTINA

PROGRAMMA DI LAVORO (DA LUGLIO 2012 IN POI)

Dal 23 luglio 2012 si inizieranno i lavori dei singoli gruppi, come sopra definiti, assieme all'ing. Debernardi.

Entro la prima metà di settembre 2012, sarà approntato un primo elaborato, dal carattere più generale, con una prima valutazione complessiva sul tracciato e sulle possibili alternative.

Detto elaborato verrà presentato al Commissario Straordinario Mainardi e all'Assessore Regionale Riccardi nel corso di un incontro che sarà organizzato a questo scopo.

Entro il mese di dicembre 2012, saranno consegnati gli elaborati finali dello studio del professionista.

Bagnaria Arsa, 23 luglio 2012

- Il Sindaco di BAGNARIA ARSA
- Il Sindaco di CARLINO
- Il Sindaco di CASTIONS DI STRADA
- Il Sindaco di CERVIGNANO DEL FRIULI
- Il Sindaco di GONARS
- Il Sindaco di FIUMICELLO
- Il Sindaco di LATISANA
- Il Sindaco di MUZZANA DEL TURGNANO
- Il Sindaco di PALAZZOLO DELLO STELLA
- Il Sindaco di PALMANOVA
- Il Sindaco di PAVIA DI UDINE
- Il Sindaco di POCENIA
- Il Sindaco di PORPETTO
- Il Sindaco di POZZUOLO DEL FRIULI
- Il Sindaco di PRECENICCO
- Il Sindaco di RONCHIS
- Il Sindaco di RUDA
- Il Sindaco di SAN GIORGIO DI NOGARO
- Il Sindaco di SANTA MARIA LA LONGA
- Il Sindaco di TEOR
- Il Sindaco di TORVISCOSA
- Il Sindaco di VILLA VICENTINA

[Handwritten signatures and initials on a lined background, corresponding to the list of municipalities on the left. Some signatures are crossed out with an 'x'. The text 'SINDACO' is visible in some of the lines.]

COMUNE DI CASTIONS DI STRADA

Provincia di Udine

Verbale di deliberazione della Giunta Comunale

Numero 42 Del 10-03-2011

Oggetto: NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA TRIESTE. PROGETTO PRELIMINARE DELLA TRATTA PORTOGRUARO - RONCHI. INTERFERENZE. OSSERVAZIONI SUL PROGETTO PRELIMINARE.

L'anno duemilaundici il giorno dieci del mese di marzo alle ore 18:45 nella Casa comunale.

Convocata dal Sindaco si è riunita la Giunta Comunale con l'intervento dei Signori:

CRISTOFOLI MARIO	SINDACO	P
CANTARUTTI GIOVANNI	ASSESSORE	P
GORZA ROBERTO	ASSESSORE	P
VALVASON IVAN	ASSESSORE	P
PETRUCCO IVAN	VICE SINDACO	P

Partecipa il Segretario Comunale Comunale Dott.ssa CANTARUTTI LUISA
Constatato legale il numero degli intervenuti il sig. CRISTOFOLI MARIO in qualità di SINDACO assume la presidenza, dichiara aperta la seduta ed invita la Giunta a prendere in esame la proposta di deliberazione riguardante l'oggetto sopra indicato ed assumere i provvedimenti relativi.

OGGETTO: Nuova Linea AV/AC Venezia Trieste. Progetto preliminare della tratta Portogruaro – Ronchi. Interferenze. Osservazioni sul progetto preliminare.

LA GIUNTA COMUNALE

VISTO il progetto preliminare dei lavori di "Infrastrutture ferroviarie strategiche legge n. 443/2001. Nuova Linea AV/AC Venezia Trieste, tratta Portogruaro Ronchi" trasmesso da Italferr, Gruppo Ferrovie dello Stato, con nota pervenuta il 29.12.2010, prot. 14490 ai sensi degli artt. 165 e 170 del D. Lgs. 163/2006;

ESAMINATO il progetto preliminare sopracitato e rilevate le seguenti criticità:

- **Elettrodotto.** La zona della Zavattina, zona agricola con all'interno una zona SIC è già sottoposta ai campi elettromagnetici relativi al passaggio di ben tre elettrodotti di cui uno già di proprietà di RFI. Quello della Linea in progetto costituirebbe il quarto elettrodotto, non parallelo alla nuova linea. Tale circostanza viene ritenuta insostenibile. Va sottolineato che l'elettrodotto esistente di proprietà di RFI taglia in due il Bosco Boscat (SIC IT3320033), violentando un bosco pianiziale unico in Italia, e non solo, ma anche le manutenzioni imposte sotto gli elettrodotti hanno un costo ormai insopportabile per il nostro Comune. Pertanto è doveroso e insindacabile chiedere almeno lo spostamento o meglio l'eliminazione dell'elettrodotto esistente di RFI, valutare l'impatto ambientale di quello nuovo e verificare la soluzione per quello interrato. Va in ogni caso valutata la possibilità di rendere l'elettrodotto parallelo alla nuova linea e di posizionarlo fra questa e l'autostrada.
- **Viabilità.** Il progetto prevede l'eliminazione del ponte che collega il territorio del Comune di Castions di Strada attraverso la via Zavattina. Tale previsione non è accettabile in quanto la Via Zavattina costituisce l'unico punto di collegamento a sud della A4 con il centro abitato del Comune di Castions di Strada ed inoltre essendo il territorio e l'economia del nostro Comune prevalentemente agricola non è possibile penalizzare ulteriormente il settore dell'agricoltura. Infatti una viabilità alternativa, notevolmente più lunga, aggraverebbe i costi gestionali delle aziende agricole (gasolio, ammortamento dei mezzi, aumento dei tempi di percorrenza). Inoltre l'eventuale percorso alternativo da utilizzare (statale Udine Lignano e la Triestita SS 14) aumenterebbe i rischi per gli operatori costretti ad utilizzare strade statali in alternativa a quelle esistenti, aumentando così i rischi anche per gli automobilisti. Va sottolineato che gli abitanti di Castions residenti nella zona della Zavattina saranno sicuramente coloro che subiranno i maggiori danni tra i cittadini per la costruzione della TAV, e sicuramente non sarà in alcun modo accettabile che non abbiano una via di collegamento con centro abitato (capoluogo) il loro Comune. Senza contare il fatto che il Comune si troverà costretto a sostenere ulteriori oneri finanziari per erogare gli stessi servizi attuali, in particolare il servizio di trasporto scolastico ed il servizio di raccolta, trasporto e smaltimento dei rifiuti.
- **Vasche di raccolta acqua.** Saranno costruite due vasche per la raccolta e la depurazione dell'acqua. Queste due vasche sono poste una a destra del fiume Cormor e una alla sua sinistra ma a SUD della linea TAV utilizzando in modo irrazionale i terreni posti a SUD della linea stessa, anche considerando il fatto che tra la linea TAV e l'autostrada vi è spazio sufficiente per realizzare le suddette vasche di raccolta. Pertanto si propone, come per l'elettrodotto di utilizzare solo gli spazi tra la linea TAV e l'autostrada per realizzare queste opere, anche al fine di creare minor danno possibile alle aziende che dovranno essere espropriate.
- **Organizzazione e impatto del cantiere.** La documentazione prodotta è insufficiente per valutare gli effetti sul territorio dell'attività di cantiere. In particolare non vi sono elementi che

consentano di predeterminare gli effetti sulla rete viaria in termini, ad esempio, di usura della stessa, della quantità di polveri movimentate, del carico inquinante conseguente alla possibile presenza di numerosi mezzi coinvolti giornalmente;

- **Formazione dei rilevati.** Il fabbisogno stimato di materiale inerte per l'intera opera è pari a 4.588.794 mc, dei quali 1.669.073 mc da utilizzo interno e 2.889.721 mc da approvvigionamento da cava. Dal progetto non è dato sapere da quali cave sarà approvvigionato il materiale inerte;
- **Procedura espropriativa.** Non risulta chiaro a chi spetti la dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza dell'opera né se la variante urbanistica necessaria all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dall'opera consegua al procedimento di approvazione del progetto definitivo dell'opera da parte del CIPE ovvero se di tale incombenza debba farsi carico il Comune;
- **Valutazione impatto ambientale:** rilevato che nel compendio documentale non risulta disponibile la documentazione relativa alla VIA, Analisi Costi e Benefici, necessaria all'acquisizione di utili elementi di valutazione.

CONSIDERATO che le criticità rilevate dovranno essere comunicate a ITALFERR e ravvisata l'opportunità di portare le medesime a conoscenza della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia nella persona dell'Assessore competente;

VISTO lo Statuto Comunale

DELIBERA

1. Di fare proprie e di evidenziare le criticità sopra evidenziate in relazione al progetto preliminare dei lavori di "Infrastrutture ferroviarie strategiche legge n. 443/2001. Nuova Linea AV/AC Venezia Trieste, tratta Portogruaro Ronchi" trasmesso da Italferr, Gruppo Ferrovie dello Stato, con nota pervenuta il 29.12.2010, prot. 14490 ai sensi degli artt. 165 e 170 del D. Lgs. 163/2006;
2. Di trasmettere la presente deliberazione a ITALFERR e alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia nella persona dell'Assessore competente.

Letto, approvato e sottoscritto.

Il Presidente
CRISTOFOLIMARIO

L'Assessore Anziano
CANTARUTTI GIOVANNI

Il Segretario Comunale
Dott.ssa CANTARUTTI LUISA

Ai sensi dell'art.1 comma ~~15~~ / 19 della vigente L.R. 21/2003 attesto che la presente deliberazione
~~è stata~~
~~vi rimarrà~~ affissa all'Albo Pretorio e vi rimarrà, per quindici giorni consecutivi e precisamente
dal 15-03-2011 al 30-03-2011.

Data 15-03-2011

Reg.Publ.nr. 107/2011



L'Impiegato Addetto
ASCANIO GRADIA
(COLLAB. AMM. VO)

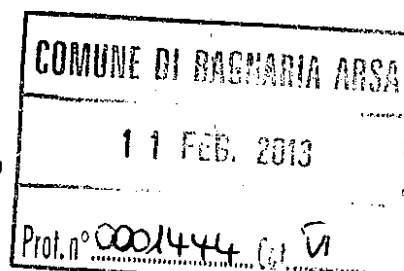
Comunicato ai capigruppo a sensi del 16° comma dell'art.1 della vigente L.R. n.21/03 il 15-03-2011 Prot. n. 2927/2011

COPIA



Comune di Carlino
Provincia di Udine

Deliberazione n° 18
In data 11/02/2013



Verbale di Deliberazione della Giunta Comunale

Oggetto: Approvazione del documento dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.0" elaborato dall'ing. Debernardi, consulente dell'Assemblea Permanente dei Sindaci per la valutazione della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia e Osservazioni alla Procedura di VIA ai sensi del D.Lgs n.163/2006 sul progetto preliminare "Sistema Conoscitivo Unico dei Quattro Tracciati di Progetto". Atto politico.

L'anno 2013, addì 11 del mese di FEBBRAIO alle ore 10:30 nella Residenza Municipale, in seguito a convocazione del Sindaco, si è riunita la Giunta Comunale.

Eseguito l'appello, risultano presenti i Signori:

		Presente/Assente
Navarria Diego	Sindaco	Presente
Mian Gisberto	Vice Sindaco	Presente
Bazzo Loris	Assessore	Assente
Filip Emil	Assessore	Assente
Martinello Flaviano	Assessore Esterno	Presente

Assiste alla seduta il dott. Massimo Pedron Segretario Comunale a scavalco.

Il Sig. Diego Navarria nella sua qualità di Sindaco assume la presidenza e, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta.

Pone quindi in discussione l'argomento indicato in oggetto e su di esso la Giunta Comunale adotta la seguente deliberazione:

LA GIUNTA COMUNALE

VISTO che con istanza d.d. 27/06/2012, prot. 0022598/P, la Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna ha inviato ai vari Comuni interessati la Relazione Generale Sistema Conoscitivo Unitario e richiesto il relativo parere, ai sensi della Legge n. 443/2001 – D. Lgs. 163/2006 – D. Lgs. 152/2006 – L.R. 43/1990, in merito al Progetto Preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste", integrando le documentazioni precedentemente pervenute a fine 2010 ed inizio 2011;

CONSIDERATO che:

- a) per la tratta Mestre - Portogruaro, lo studio di "VIA" presentato è relativo al progetto del tracciato "litoraneo" così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, nonostante da mesi sia in atto un confronto tra i Comuni veneti interessati e il Commissario Straordinario Mainardi, e che il Commissario abbia registrato (lettera ai Comuni del Veneto interessati del 13 luglio 2012) il dissenso quasi unanime dei Comuni stessi nei confronti di questo tracciato e presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, che prevede un percorso del tutto diverso, affiancato alla linea storica;
- b) nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico - Adriatico", e che tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano - Udine e della connessione con la nuova linea Trieste - Venezia;
- c) in data 6 marzo 2012 si è costituita l'Assemblea permanente dei Sindaci interessati dal tracciato AV/AC tra il fiume Isonzo e il fiume Tagliamento, con Comune capofila il Comune di Bagnaria Arsa, ed è in corso, con il supporto tecnico dell'ing. Andrea Debernardi, una valutazione complessiva del progetto preliminare;
- d) nell'ambito di questo lavoro di valutazione, in data 20/12/2012 al prot. 9708 l'ing. Debernardi ha depositato presso il Comune di Bagnaria Arsa, comune capofila, il documento dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.0", nel quale sono riportati i primi risultati di valutazione del progetto in questione;

TENUTO CONTO che il progetto presentato, nell'attuale soluzione, interessa marginalmente il territorio del nostro Comune mentre risulta particolarmente impattante per quei comuni situati in corrispondenza dell'intersezione tra le due direttrici est-ovest e nord-sud;

CONSIDERATO che sarebbe possibile attuare soluzioni alternative di analoga funzionalità, con rilevanti minori costi in termini economici e, soprattutto, ambientali;

RILEVATO che comunque, anche nel caso dell'adozione di auspiccate soluzioni alternative, si dovrà tener conto di tutte le misure per la protezione dell'impatto acustico che l'aumento dei flussi andrebbe sicuramente a comportare rispetto alle attuali condizioni di traffico;

DATO ATTO che la presente proposta di deliberazione costituisce mero atto di indirizzo politico e che pertanto non necessita dell'acquisizione del parere di regolarità tecnica ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs 267/2000;

VISTO il D.L.gs 267/2000;

PROPONE

- 1) **DI FARE PROPRIO** ed approvare il documento dell'ing. Debernardi, depositato presso il Comune di Bagnaria Arsa, comune capofila, il 20/12/2012, dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.0", nel quale sono riportati i risultati del lavoro di valutazione dell'ing. Debernardi sul progetto in questione, per conto dell'Assemblea Permanente dei Sindaci;
- 2) **DI RIBADIRE** altresì le seguenti osservazioni al progetto di che trattasi:
 - a) per la tratta Mestre - Portogruaro, lo studio di "VIA" presentato è relativo al progetto del tracciato "litoraneo" così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, nonostante da mesi sia in atto un confronto tra i Comuni veneti interessati e il Commissario Straordinario Mainardi, e che il Commissario abbia registrato (lettera ai Comuni del Veneto del 13 luglio 2012) il dissenso quasi unanime dei Comuni stessi nei confronti di questo tracciato e presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, che prevede un percorso del tutto diverso, affiancato alla linea storica;
 - b) qualora tale ipotesi venisse a concretizzarsi, considerata la tipologia costruttiva prevista nel progetto preliminare del 2010, nella tratta "Isonzo - Cervignano", sarebbe quantomeno discutibile il permanere di alcune soluzioni tecniche e costruttive per la sola tratta restante "Cervignano - Portogruaro";
 - c) nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico - Adriatico", e che tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano - Udine e della connessione con la linea Trieste - Venezia, nell'attuale e/o futura configurazione;
 - d) in data 6 marzo 2012 si è costituita l'Assemblea permanente dei Sindaci interessati dal tracciato AV/AC tra il fiume Isonzo e il fiume Tagliamento, e che è in corso, con il supporto tecnico dell'ing. Andrea Debernardi, una valutazione complessiva del progetto preliminare, anche in sinergia con i comuni interessati dal raddoppio della "Udine - Cervignano";
 - e) si ritiene possibile, per le motivazioni citate in premessa, attuare soluzioni alternative di analoga funzionalità, con rilevanti minori costi in termini economici e, soprattutto, ambientali;
 - f) si ritiene inoltre che anche un intervento di potenziamento, ristrutturazione ed ampliamento delle linee esistenti debba essere soggetto a delle mitigazioni ambientali, in particolare per quanto riguarda l'impatto acustico, il reperimento degli inerti ed il trasporto a rifiuto dei materiali di risulta;
 - g) si auspica, infine, una rapida definizione relativamente alla validità dell'elaborato progettuale preliminare di fine 2010. E' infatti urgente definire se debbano permanere o meno alcuni vincoli progettuali derivanti dall'ipotizzato affiancamento all'autostrada per il tratto fino a Porpetto, relativamente ai manufatti necessari per la realizzazione della terza corsia autostradale. Sarebbe infatti paradossale ed ingiustificatamente dispendioso, proseguire, anche con la semplice progettazione, nel definire opere d'arte necessarie per una linea ferroviaria che, tra qualche mese, sarà pianificata altrove;
 - h) lo Studio di Impatto Ambientale presentato non è aggiornato nei dati e si riferisce allo S.I.A. presentato nel 2010 i cui dati sono antecedenti;
 - i) non si evidenziano considerazioni riguardanti la cantierizzazione dell'opera, sui flussi derivanti dal trasporto di rifiuti dai cantieri ai siti di ricomposizione ambientale identificati nelle località di Manzano (Ud), Cordenons (Pn) e delle altre discariche situate in provincia di Gorizia e Trieste poste ad una considerevole distanza rispetto i cantieri stessi e, dai flussi di inerti necessari per la costruzione dell'opera. Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico derivante non vi è alcuna traccia nelle relazioni;
 - j) per tutto l'arco della durata dei cantieri, i valori di incremento di flussi di traffico nelle ore di apertura di cantiere, in alcune località, possono considerarsi non trascurabili, tenendo soprattutto conto della durata del periodo di cantierizzazione e della valenza di collegamento con le località turistiche e quindi di valori prossimi alla congestione di buona parte delle località interessate in determinati periodi dell'anno;
- 3) **DI INVIARE** la presente deliberazione alla Direzione Generale per le valutazioni ambientali – Divisione II sistemi di Valutazione Ambientale in via Cristoforo Colombo n. 44 00147 Roma e alla Regione FVG - Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna – Servizio Valutazione Impatto Ambientale, via Giulia, 75/1 – 34126 Trieste;

- 4) **DI NOMINARE** quale responsabile del presente procedimento il geom Mauro Arzillo, tecnico comunale, che seguirà pertanto ogni adempimento relativo alla presente pratica, incaricandolo di disporre la trasmissione del presente parere agli organi competenti;
- 5) **DI DICHIARARE**, ad unanimità di voti resi con separata votazione, il presente atto immediatamente esecutivo, ai sensi dell'art.1, comma 19 della L.R. 21/2003.

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto come segue.

Il Sindaco
F.to Diego Navarria

Il Segretario a scavalco
F.to Massimo Pedron

PUBBLICAZIONE E COMUNICAZIONI

L'IMPIEGATO RESPONSABILE ATTESTA

che la presente deliberazione:

- è stata comunicata, con lettera n° 867, in data 11/02/2013 ai signori capigruppo consiliari;
- viene pubblicata all'Albo Pretorio il 11/02/2013, ove vi rimarrà a tutto il 26/02/2013.

Il Segretario a scavalco
F.to Massimo Pedron

ESECUTIVITÀ

L'IMPIEGATO RESPONSABILE ATTESTA

che la presente deliberazione è divenuta esecutiva il 11/02/2013:

- giorno della emanazione della delibera perché immediatamente eseguibile (ex. art. 17, comma 12, L.R. 17/04);

Il Segretario a scavalco
F.to Massimo Pedron

Copia conforme all'originale, in carta libera ad uso amministrativo.

LI 11/02/2013



Il Segretario a scavalco
Massimo Pedron

COMUNE DI BAGNARIA ARSA

Provincia di Udine

Verbale di deliberazione della Giunta Comunale

COPIA

Numero 16

Oggetto: Approvazione del documento dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.0" elaborato dall'ing. Debernardi, consulente dell'Assemblea Permanente dei Sindaci per la valutazione della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia e Osservazioni alla Procedura di VIA ai sensi del D.Lgs n.163/2006 sul progetto preliminare "Sistema Conoscitivo Unico dei Quattro Tracciati di Progetto". Atto politico.

L'anno **duemilatredecim** il giorno **ventotto** del mese di **gennaio** alle ore **18:30**, nella sala comunale si è riunita la Giunta Comunale.

Risultano:

TIUSSI CRISTIANO	SINDACO	A
ZANFAGNIN GIANFRANCO	VICESINDACO	P
FELCHER TIZIANO	ASSESSORE	P
PIN ENRICO	ASSESSORE	P
NEGRINI MARCO	ASSESSORE	P
MISCHIS DONATELLA	ASSESSORE	P

Partecipa il Segretario Generale, Dott.ssa ANGELA SPANO'

Constatato il numero legale degli intervenuti assume la presidenza il SIG. GIANFRANCO ZANFAGNIN in qualità di VICE SINDACO ed espone gli oggetti iscritti all'ordine del giorno e su questi la Giunta Comunale adotta la seguente deliberazione:

**PROPOSTA DI DELIBERA DI GIUNTA
PROPONENTE: GIUNTA COMUNALE**

VISTO che con istanza d.d. 27/06/2012, prot. 0022598/P, pervenuta al protocollo del Comune di Bagnaria Arsa in data 28/06/2012 al n. 0005154, la Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna ha inviato ai vari Comuni interessati la Relazione Generale Sistema Conoscitivo Unitario e richiesto il relativo parere, ai sensi della Legge n. 443/2001 – D. Lgs. 163/2006 – D. Lgs. 152/2006 – L.R. 43/1990, in merito al Progetto Preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste", integrando le documentazioni precedentemente pervenute a fine 2010 ed inizio 2011;

RILEVATO che il Comune di Bagnaria Arsa, con propria deliberazione n. 24 del 24/02/2011, aveva già espresso le proprie osservazioni in merito agli elaborati fino a tale data presentati;

RILEVATO che il Comune di Bagnaria Arsa, con propria deliberazione n. 114 del 23/07/2012, ha espresso il proprio parere negativo in merito alla procedura di VIA;

RILEVATO altresì che il Comune di Bagnaria Arsa con propria deliberazione n. 120 del 17/08/2012 ha formulato le proprie osservazioni alla Procedura di VIA ai sensi del D.Lgs n.163/2006 sul progetto preliminare "Sistema Conoscitivo Unico dei Quattro Tracciati di Progetto".

RITENUTO di esprimere delle osservazioni su tale progetto, parzialmente già esplicitate nelle precedenti deliberazioni;

CONSIDERATO altresì che:

- 1) per la tratta Mestre - Portogruaro, lo studio di "VIA" presentato è relativo al progetto del tracciato "litoraneo" così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, nonostante da mesi sia in atto un confronto tra i Comuni veneti interessati e il Commissario Straordinario Mainardi, e che il Commissario abbia registrato (lettera ai Comuni del Veneto interessati del 13 luglio 2012) il dissenso quasi unanime dei Comuni stessi nei confronti di questo tracciato e presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, che prevede un percorso del tutto diverso, affiancato alla linea storica;
- 2) nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico - Adriatico", e che tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano - Udine e della connessione con la nuova linea Trieste - Venezia;
- 3) in data 6 marzo 2012 si è costituita l'Assemblea permanente dei Sindaci interessati dal tracciato AV/AC tra il fiume Isonzo e il fiume Tagliamento, ed è in corso, con il supporto tecnico dell'ing. Andrea Debernardi, una valutazione complessiva del progetto preliminare;
- 4) nell'ambito di questo lavoro di valutazione, in data 20/12/2012 al prot. 9708 l'ing. Debernardi ha depositato presso il Comune di Bagnaria Arsa, comune capofila, il documento dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC

Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.0", nel quale sono riportati i primi risultati di valutazione del progetto in questione;

TENUTO CONTO, inoltre, che il progetto presentato, nell'attuale soluzione, risulta devastante per il territorio del nostro Comune e per quelli dei Comuni circostanti in corrispondenza dell'intersezione tra le due direttrici est-ovest e nord-sud e, in particolare, per quanto concerne la connessione a nord con lo scalo di Cervignano della tratta Cervignano - Palmanova (il cosiddetto "lunotto");

CONSIDERATO che sarebbe possibile attuare soluzioni alternative di analoga funzionalità, con rilevanti minori costi in termini economici e, soprattutto, ambientali;

RILEVATO che comunque, anche nel caso dell'adozione di auspiccate soluzioni alternative, si dovrà tener conto di tutte le misure per la protezione dell'impatto acustico che l'aumento dei flussi andrebbe sicuramente a comportare rispetto alle attuali condizioni di traffico;

CON voti favorevoli unanimi

DELIBERA

- 1) di fare proprio ed approvare il documento dell'ing. Debernardi, depositato presso il Comune di Bagnaria Arsa, comune capofila, il 20/12/2012, dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.0", nel quale sono riportati i risultati del lavoro di valutazione dell'ing. Debernardi sul progetto in questione, per conto dell'Assemblea Permanente dei Sindaci;
- 2) di ribadire altresì le seguenti osservazioni al progetto di che trattasi, già enunciate nella delibera n. 120 del 17/08/2012:
 - a) per la tratta Mestre - Portogruaro, lo studio di "VIA" presentato è relativo al progetto del tracciato "litoraneo" così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, nonostante da mesi sia in atto un confronto tra i Comuni veneti interessati e il Commissario Straordinario Mainardi, e che il Commissario abbia registrato (lettera ai Comuni del Veneto del 13 luglio 2012) il dissenso quasi unanime dei Comuni stessi nei confronti di questo tracciato e presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, che prevede un percorso del tutto diverso, affiancato alla linea storica;
 - b) qualora tale ipotesi venisse a concretizzarsi, considerata la tipologia costruttiva prevista nel progetto preliminare del 2010, nella tratta "Isonzo - Cervignano", sarebbe quantomeno discutibile il permanere di alcune soluzioni tecniche e costruttive per la sola tratta restante "Cervignano - Portogruaro";
 - c) nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico - Adriatico", e che tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano - Udine e della connessione con la linea Trieste - Venezia, nell'attuale e/o futura configurazione;
 - d) in data 6 marzo 2012 si è costituita l'Assemblea permanente dei Sindaci interessati dal tracciato AV/AC tra il fiume Isonzo e il fiume Tagliamento, e che è in corso, con il supporto tecnico dell'ing. Andrea Debernardi, una valutazione complessiva del

progetto preliminare, anche in sinergia con i comuni interessati dal raddoppio della "Udine - Cervignano";

- e) il progetto presentato, nell'attuale soluzione, risulta devastante per il territorio del nostro Comune e per quelli dei Comuni circostanti in corrispondenza dell'intersezione tra le due direttrici est-ovest e nord-sud, e in particolare per quanto concerne la connessione a nord con lo scalo di Cervignano della tratta Cervignano - Palmanova (il cosiddetto "lunotto"). Per tale soluzione appare inoltre notevolmente discutibile la limitazione dell'accesso allo scalo da sud, vanificando, di fatto, le potenzialità di intermodalità dello stesso. Per lo scalo è inoltre utile conoscere quali siano le prospettive di utilizzo/adeguamento all'intermodalità dello stesso, considerate le recenti ed attuali dismissioni di servizio;
 - f) si ritiene quindi possibile, per le motivazioni citate in premessa, attuare soluzioni alternative di analoga funzionalità, con rilevanti minori costi in termini economici e, soprattutto, ambientali;
 - g) si ritiene inoltre che anche un intervento di potenziamento, ristrutturazione ed ampliamento delle linee esistenti debba essere soggetto a delle mitigazioni ambientali, in particolare per quanto riguarda l'impatto acustico, il reperimento degli inerti ed il trasporto a rifiuto dei materiali di risulta;
 - h) si auspica, infine, una rapida definizione relativamente alla validità dell'elaborato progettuale preliminare di fine 2010. E' infatti urgente definire se debbano permanere o meno alcuni vincoli progettuali derivanti dall'ipotizzato affiancamento all'autostrada per il tratto fino a Porpetto, relativamente ai manufatti necessari per la realizzazione della terza corsia autostradale. Sarebbe infatti paradossale ed ingiustificatamente dispendioso, proseguire, anche con la semplice progettazione, nel definire opere d'arte necessarie per una linea ferroviaria che, tra qualche mese, sarà pianificata altrove;
 - i) lo Studio di Impatto Ambientale presentato non è aggiornato nei dati e si riferisce allo S.I.A. presentato nel 2010 i cui dati sono antecedenti;
 - j) non si evidenziano considerazioni riguardanti la cantierizzazione dell'opera, sui flussi derivanti dal trasporto di rifiuti dai cantieri ai siti di ricomposizione ambientale identificati nelle località di Manzano (Ud), Cordenons (Pn) e delle altre discariche situate in provincia di Gorizia e Trieste poste ad una considerevole distanza rispetto i cantieri stessi e, dai flussi di inerti necessari per la costruzione dell'opera. Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico derivante non vi è alcuna traccia nelle relazioni;
 - k) per tutto l'arco della durata dei cantieri, i valori di incremento di flussi di traffico nelle ore di apertura di cantiere, in alcune località, possono considerarsi non trascurabili, tenendo soprattutto conto della durata del periodo di cantierizzazione e della valenza di collegamento con le località turistiche e quindi di valori prossimi alla congestione di buona parte delle località interessate in determinati periodi dell'anno;
- 3) Di inviare la presente deliberazione alla Direzione Generale per le valutazioni ambientali – Divisione II sistemi di Valutazione Ambientale in via Cristoforo Colombo n. 44 00147 Roma e alla Regione FVG - Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna – Servizio Valutazione Impatto Ambientale, via Giulia, 75/1 – 34126 Trieste.
 - 4) di nominare quale responsabile del presente procedimento il dott. David Pitta, tecnico comunale, che seguirà pertanto ogni adempimento relativo alla presente pratica, incaricandolo di disporre la trasmissione del presente parere agli organi competenti.
 - 5) di dichiarare, ad unanimità di voti resi con separata votazione, il presente atto immediatamente esecutivo, ai sensi dell'art.1, comma 19 della L.R. 21/2003.

Letto, confermato e sottoscritto.

Il Sindaco
F.to GIANFRANCO ZANFAGNIN

Il Segretario Generale
F.to Dott.ssa ANGELA SPANO'

Copia conforme all'originale, in carta libera ad uso amministrativo.

Li, 01.02.2013

Il Responsabile
Laura MILOCCO

**ATTESTAZIONE DI INIZIO PUBBLICAZIONE E
COMUNICAZIONE AI CAPIGRUPPO CONSILIARI**

Si attesta che la presente deliberazione oggi 01-02-13 viene affissa all'Albo Pretorio, ove vi rimarrà a tutto il 16-02-13, e comunicata ai capigruppo consiliari ai sensi della L.R. 21/03.

Bagnaria Arsa li 01-02-13

Il Responsabile
F.to Laura Milocco

ATTESTATO DI AVVENUTA PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione è stata affissa all'Albo Pretorio per 15 giorni consecutivi dal 01-02-13 al 16-02-13

Bagnaria Arsa li 17-02-13

Il Responsabile
F.to

COMUNE DI BAGNARIA ARSA

Provincia di Udine

Verbale di deliberazione della Giunta Comunale

COPIA

Numero 120

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".

L'anno **duemiladodici** il giorno **diciassette** del mese di **agosto** alle ore **09:45**, nella sala comunale si è riunita la Giunta Comunale.

Risultano:

TIUSSI CRISTIANO	SINDACO	A
ZANFAGNIN GIANFRANCO	VICESINDACO	P
FELCHER TIZIANO	ASSESSORE	P
PIN ENRICO	ASSESSORE	P
NEGRINI MARCO	ASSESSORE	P
MISCHIS DONATELLA	ASSESSORE	P

Partecipa il Vice Segretario, dott. GIORGIO MARAN

Constatato il numero legale degli intervenuti assume la presidenza GIANFRANCO ZANFAGNIN in qualità di VICESINDACO ed espone gli oggetti iscritti all'ordine del giorno e su questi la Giunta Comunale adotta la seguente deliberazione:

LA GIUNTA COMUNALE

VISTO che con istanza d.d. 27/06/2012, prot. 0022598/P, pervenuta al protocollo del Comune di Bagnaria Arsa in data 28/06/2012 al n. 0005154, la Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna ha inviato ai vari Comuni interessati la Relazione Generale Sistema Conoscitivo Unitario e richiesto il relativo parere, ai sensi della Legge n. 443/2001 – D. Lgs. 163/2006 – D. Lgs. 152/2006 – L.R. 43/1990, in merito al Progetto Preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste", integrando le documentazioni precedentemente pervenute a fine 2010 ed inizio 2011;

RILEVATO che il Comune di Bagnaria Arsa, con propria deliberazione n. 24 del 24/02/2011, aveva già espresso le proprie osservazioni in merito agli elaborati fino a tale data presentati;

RILEVATO che il Comune di Bagnaria Arsa, con propria deliberazione n. 114 del 23/07/2012, ha espresso il proprio parere in merito alla procedura di VIA;

RITENUTO di esprimere delle osservazioni su tale progetto, parzialmente già esplicitate nelle precedenti deliberazioni;

CONSIDERATO altresì che:

- 1) per la tratta Mestre - Portogruaro, lo studio di "VIA" presentato è relativo al progetto del tracciato "litoraneo" così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, nonostante da mesi sia in atto un confronto tra i Comuni veneti interessati e il Commissario Straordinario Mainardi, e che il Commissario abbia registrato (lettera ai Comuni del Veneto interessati del 13 luglio 2012) il dissenso quasi unanime dei Comuni stessi nei confronti di questo tracciato e presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, che prevede un percorso del tutto diverso, affiancato alla linea storica;
- 2) nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico - Adriatico", e che tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano - Udine e della connessione con la nuova linea Trieste - Venezia;
- 3) in data 6 marzo 2012 si è costituita l'Assemblea permanente dei Sindaci interessati dal tracciato AV/AC tra il fiume Isonzo e il fiume Tagliamento, ed è in corso, con il supporto tecnico dell'ing. Andrea Debernardi, una valutazione complessiva del progetto preliminare (vedi allegato 1);

EVIDENZIATO che nei documenti progettuali presentati:

- 1) manca l'analisi documentata dei flussi di traffico esistenti e previsti sia per le merci che per i passeggeri;
- 2) manca altresì una valutazione del rapporto costi/benefici, indispensabile per avere un quadro economico attendibile, così come previsto dal D. Lgs. 163/2006;

TENUTO CONTO, inoltre, che il progetto presentato, nell'attuale soluzione, risulta devastante per il territorio del nostro Comune e per quelli dei Comuni circostanti in corrispondenza dell'intersezione tra le due direttrici est-ovest e nord-sud e, in particolare, per quanto concerne la connessione a nord con lo scalo di Cervignano della tratta Cervignano - Palmanova (il cosiddetto "lunotto");

CONSIDERATO che sarebbe possibile attuare soluzioni alternative di analoga funzionalità, con rilevanti minori costi in termini economici e, soprattutto, ambientali;

RILEVATO che comunque, anche nel caso dell'adozione di auspiccate soluzioni alternative, si dovrà tener conto di tutte le misure per la protezione dell'impatto acustico che l'aumento dei flussi andrebbe sicuramente a comportare rispetto alle attuali condizioni di traffico;

TENUTO CONTO che tale bozza di deliberazione è stata esaminata ed integrata nella seduta della Commissione Consiliare Viabilità di giovedì 16 agosto 2012;

CON voti favorevoli unanimi

DELIBERA

1) di formulare le seguenti osservazioni al progetto di che trattasi:

a - manca l'analisi documentata dei flussi di traffico esistenti e previsti sia per le merci che per i passeggeri;

b - manca una valutazione del rapporto costi/benefici, indispensabile per avere un quadro economico attendibile, così come previsto dal D. Lgs. 163/2006;

c - per la tratta Mestre - Portogruaro, lo studio di "VIA" presentato è relativo al progetto del tracciato "litoraneo" così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, nonostante da mesi sia in atto un confronto tra i Comuni veneti interessati e il Commissario Straordinario Mainardi, e che il Commissario abbia registrato (lettera ai Comuni del Veneto del 13 luglio 2012) il dissenso quasi unanime dei Comuni stessi nei confronti di questo tracciato e presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, che prevede un percorso del tutto diverso, affiancato alla linea storica;

d - qualora tale ipotesi venisse a concretizzarsi, considerata la tipologia costruttiva prevista nel progetto preliminare del 2010, nella tratta "Isonzo - Cervignano", sarebbe quantomeno discutibile il permanere di alcune soluzioni tecniche e costruttive per la sola tratta restante "Cervignano - Portogruaro";

e - nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico - Adriatico", e che tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano - Udine e della connessione con la linea Trieste - Venezia, nell'attuale e/o futura configurazione;

f - in data 6 marzo 2012 si è costituita l'Assemblea permanente dei Sindaci interessati dal tracciato AV/AC tra il fiume Isonzo e il fiume Tagliamento, e che è in corso, con il supporto tecnico dell'ing. Andrea Debernardi, una valutazione complessiva del progetto preliminare, anche in sinergia con i comuni interessati dal raddoppio della "Udine - Cervignano";

g - il progetto presentato, nell'attuale soluzione, risulta devastante per il territorio del nostro Comune e per quelli dei Comuni circostanti in corrispondenza dell'intersezione tra le due direttrici est-ovest e nord-sud, e in particolare per quanto

concerne la connessione a nord con lo scalo di Cervignano della tratta Cervignano - Palmanova (il cosiddetto "lunotto"). Per tale soluzione appare inoltre notevolmente discutibile la limitazione dell'accesso allo scalo da sud, vanificando, di fatto, le potenzialità di intermodalità dello stesso. Per lo scalo è inoltre utile conoscere quali siano le prospettive di utilizzo/adeguamento all'intermodalità dello stesso, considerate le recenti ed attuali dismissioni di servizio;

h - si ritiene quindi possibile, per le motivazioni citate in premessa, attuare soluzioni alternative di analoga funzionalità, con rilevanti minori costi in termini economici e, soprattutto, ambientali;

i - si ritiene inoltre che anche un intervento di potenziamento, ristrutturazione ed ampliamento delle linee esistenti debba essere soggetto a delle mitigazioni ambientali, in particolare per quanto riguarda l'impatto acustico, il reperimento degli inerti ed il trasporto a rifiuto dei materiali di risulta;

l - si auspica, infine, una rapida definizione relativamente alla validità dell'elaborato progettuale preliminare di fine 2010. E' infatti urgente definire se debbano permanere o meno alcuni vincoli progettuali derivanti dall'ipotizzato affiancamento all'autostrada per il tratto fino a Porpetto, relativamente ai manufatti necessari per la realizzazione della terza corsia autostradale. Sarebbe infatti paradossale ed ingiustificatamente dispendioso, proseguire, anche con la semplice progettazione, nel definire opere d'arte necessarie per una linea ferroviaria che, tra qualche mese, sarà pianificata altrove;

m - lo Studio di Impatto Ambientale presentato non è aggiornato nei dati e si riferisce allo S.I.A. presentato nel 2010 i cui dati sono antecedenti;

n - non si evidenziano considerazioni riguardanti la cantierizzazione dell'opera, sui flussi derivanti dal trasporto di rifiuti dai cantieri ai siti di ricomposizione ambientale identificati nelle località di Manzano (Ud), Cordenons (Pn) e delle altre discariche situate in provincia di Gorizia e Trieste poste ad una considerevole distanza rispetto i cantieri stessi e, dai flussi di inerti necessari per la costruzione dell'opera. Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico derivante non vi è alcuna traccia nelle relazioni;

o - per tutto l'arco della durata dei cantieri, i valori di incremento di flussi di traffico nelle ore di apertura di cantiere, in alcune località, possono considerarsi non trascurabili, tenendo soprattutto conto della durata del periodo di cantierizzazione e della valenza di collegamento con le località turistiche e quindi di valori prossimi alla congestione di buona parte delle località interessate in determinati periodi dell'anno;

- 2) Di inviare la presente deliberazione al 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 e alla Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna – Servizio Valutazione Impatto Ambientale, via Giulia, 75/1 – 34126 Trieste.
- 3) di nominare quale responsabile del presente procedimento il dott. David Pitta, tecnico comunale, che seguirà pertanto ogni adempimento relativo alla presente pratica, incaricandolo di disporre la trasmissione del presente parere agli organi competenti.
- 4) di dichiarare, ad unanimità di voti resi con separata votazione, il presente atto immediatamente esecutivo, ai sensi dell'art.1, comma 19 della L.R. 21/2003.

Letto, confermato e sottoscritto.

Il Vice Sindaco
F.to GIANFRANCO ZANFAGNIN

Il Vice Segretario
F.to dott. GIORGIO MARAN

Copia conforme all'originale, in carta libera ad uso amministrativo.

Li, 17.08.2012

Il Responsabile
Laura MILOCCO

**ATTESTAZIONE DI INIZIO PUBBLICAZIONE E
COMUNICAZIONE AI CAPIGRUPPO CONSILIARI**

Si attesta che la presente deliberazione oggi 17-08-12 viene affissa all'Albo Pretorio, ove vi rimarrà a tutto il 01-09-12, e comunicata ai capigruppo consiliari ai sensi della L.R. 21/03.

Bagnaria Arsa li 17-08-12

Il Responsabile
F.to Laura Milocco

ATTESTATO DI AVVENUTA PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione è stata affissa all'Albo Pretorio per 15 giorni consecutivi dal 17-08-12 al 01-09-12

Bagnaria Arsa li 02-09-12

Il Responsabile
F.to

COMUNE DI BAGNARIA ARSA

Provincia di Udine

Verbale di deliberazione della Giunta Comunale

COPIA

Numero 114

Oggetto: Parere ai sensi della Legge n. 443/2001 - D. Lgs. 163/2006 - D. Lgs. 152/2006 - L.R. 43/1990 sulla Relazione Generale Sistema Conoscitivo Unitario riguardante il Progetto Preliminare della "Nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste", inviata dalla Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna.

L'anno **duemiladodici** il giorno **ventitre** del mese di **luglio** alle ore **19:00**, nella sala comunale si è riunita la Giunta Comunale.

Risultano:

TIUSSI CRISTIANO	SINDACO	P
ZANFAGNIN GIANFRANCO	VICESINDACO	P
FELCHER TIZIANO	ASSESSORE	A
PIN ENRICO	ASSESSORE	A
NEGRINI MARCO	ASSESSORE	P
MISCHIS DONATELLA	ASSESSORE	P

Partecipa il Segretario Generale, Dott.ssa ANGELA SPANO'

Constatato il numero legale degli intervenuti assume la presidenza il dott. CRISTIANO TIUSSI in qualità di SINDACO ed espone gli oggetti iscritti all'ordine del giorno e su questi la Giunta Comunale adotta la seguente deliberazione:

LA GIUNTA COMUNALE

VISTO che con istanza d.d. 27/06/2012, prot. 0022598/P, pervenuta al protocollo del Comune di Bagnaria Arsa in data 28/06/2012 al n. 0005154, la Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna ha inviato ai vari Comuni interessati la Relazione Generale Sistema Conoscitivo Unitario e richiesto il relativo parere, ai sensi della Legge n. 443/2001 – D. Lgs. 163/2006 – D. Lgs. 152/2006 – L.R. 43/1990, in merito al Progetto Preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste", integrando le documentazioni precedentemente pervenute a fine 2010 ed inizio 2011;

RILEVATO che il Comune di Bagnaria Arsa, con propria deliberazione n. 24 del 24/02/2011, aveva già espresso le proprie osservazioni in merito agli elaborati fino a tale data presentati;

CONSIDERATO che da tale data ad oggi:

- 1) per la tratta Mestre-Portogruaro, lo studio di "VIA" presentato è relativo al progetto del tracciato "litoraneo" così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, nonostante da mesi sia in atto un confronto tra i Comuni veneti interessati e il Commissario Straordinario Mainardi, e che il Commissario abbia registrato (lettera ai Comuni del Veneto del 13 luglio 2012) il dissenso quasi unanime dei Comuni stessi nei confronti di questo tracciato e presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, che prevede un percorso del tutto diverso, affiancato alla linea storica;
- 2) nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico-Adriatico", e che tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano-Udine e della connessione con la nuova linea Trieste-Venezia;
- 3) in data 6 marzo 2012 si è costituita l'Assemblea permanente dei Sindaci interessati dal tracciato AV/AC tra il fiume Isonzo e il fiume Tagliamento, e che è in corso, con il supporto tecnico dell'ing. Andrea Debernardi, una valutazione complessiva del progetto preliminare (vedi allegato 1);

EVIDENZIATO che nel documento sul quale si richiede il parere:

- 1) manca l'analisi documentata dei flussi di traffico previsti sia per le merci che per i passeggeri;
- 2) manca altresì, nuovamente, una valutazione costi/benefici, indispensabile per avere un quadro economico attendibile, così come previsto dal D. Lgs. 163/2006;

TENUTO CONTO, inoltre, che il progetto presentato, nell'attuale soluzione, risulta devastante per il territorio del nostro Comune e per quelli dei Comuni circostanti in corrispondenza dell'intersezione tra le due direttrici est-ovest e nord-sud, e in particolare per quanto concerne la connessione a nord con lo scalo di Cervignano della tratta Cervignano-Palmanova (il cosiddetto "lunotto");

CONSIDERATO che sarebbe possibile attuare soluzioni alternative di analoga funzionalità, con rilevanti minori costi in termini economici e, soprattutto, ambientali;

RILEVATO che comunque, anche nel caso dell'adozione di auspiccate soluzioni alternative, si dovrà tener conto di tutte le misure per la protezione dell'impatto acustico che l'aumento dei flussi andrebbe sicuramente a comportare rispetto alle attuali condizioni di traffico;

CON voti favorevoli unanimi

DELIBERA

- 1) di considerare quanto esposto in premessa parte integrante della presente deliberazione.
- 2) di esprimere il proprio parere negativo nei confronti del progetto preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste" presentato nel dicembre 2010 e nei confronti della VIA ad esso relativa.
- 3) di nominare quale responsabile del presente procedimento il dott. David Pitta, tecnico comunale, che seguirà pertanto ogni adempimento relativo alla presente pratica, incaricandolo di disporre la trasmissione del presente parere agli organi competenti.
- 4) di dichiarare, ad unanimità di voti resi con separata votazione, il presente atto immediatamente esecutivo, ai sensi dell'art.1, comma 19 della L.R. 21/2003.

Letto, confermato e sottoscritto.

Il Sindaco
F.to dott. CRISTIANO TIUSSI

Il Segretario Generale
F.to Dott.ssa ANGELA SPANO'

Copia conforme all'originale, in carta libera ad uso amministrativo.

Li; 27.07.2012

Il Responsabile
Laura MILOCCO

**ATTESTAZIONE DI INIZIO PUBBLICAZIONE E
COMUNICAZIONE AI CAPIGRUPPO CONSILIARI**

Si attesta che la presente deliberazione oggi 27-07-12 viene affissa all'Albo Pretorio, ove vi rimarrà a tutto il 11-08-12, e comunicata ai capigruppo consiliari ai sensi della L.R. 21/03.

Bagnaria Arsa li 27-07-12

Il Responsabile
F.to Laura Milocco

ATTESTATO DI AVVENUTA PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione è stata affissa all'Albo Pretorio per 15 giorni consecutivi dal 27-07-12 al 11-08-12

Bagnaria Arsa li 12-08-12

Il Responsabile
F.to



Provincia di Udine
COMUNE DI FIUMICELLO
Ufficio Tecnico

Fiumicello, 26 luglio 2012

Protocollo n.. 8136

RACCOMANDATA A.R.

Alla
Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione Centrale Ambiente, Energia e
politiche per la montagna
Servizio Valutazione Impatto Ambientale
via Giulia n° 75/1
34126 TRIESTE

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare
Direzione generale per le valutazioni ambientali
via Cristoforo Colombo n° 44
0017 ROMA

Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direz. generale per la qualità e tutela del
paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanea
via San Michele n° 22
00153 ROMA

e p.c.

RFI S.p.A.
p.zza Duca d'Aosta n° 1
20124 MILANO

OGGETTO: NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE – Osservazioni al progetto preliminare, allo studio di impatto ambientale, alla relazione generale sistema conoscitivo unitario ed espressione del parere previsto all'art. 3, comma 4, della L.R. 07.09.1990, n° 43 e dall'art 25 del D.Lgs. 03.04.2006, n° 152.

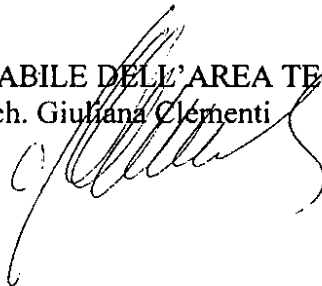
Trasmissione delibera Giunta Municipale n° 104 dd. 25 luglio 2012

via A. Gramsci n° 8
c.a.p. 33050

Con la presente si riscontra alla richiesta formulata dalla Regione alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna – Servizio V.I.A, con nota di data 27.06.2012, prot. n. 0022598/P Class. ALP-VIA, pervenuta e registrata al protocollo del Comune n° 6990 dd. 27.06.2012, trasmettendo gli atti relativi al parere espresso da questa Amministrazione Comunale nell'ambito del procedimento di V.I.A. in corso sul progetto integrativo alla Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" (dicembre 2010), ai sensi dell'art. 3, comma 4, della L.R. 43/1990 e dell'art. 25, comma 3, del D.Lgs. 152/2006.

Distinti saluti

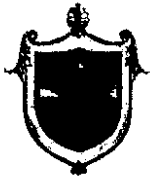
IL RESPONSABILE DELL'AREA TECNICA
arch. Giuliana Clementi



Allegati:

- delibera Giunta Municipale n. 104 dd. 25.07.2012 avente ad oggetto: NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE – Osservazioni al progetto preliminare, allo studio di impatto ambientale, alla relazione generale sistema conoscitivo unitario ed espressione del parere previsto all'art. 3, comma 4, della L.R. 07.09.1990, n° 43 e dall'art 25 del D.Lgs. 03.04.2006, n° 152.
- "Documento Unitario" dell'Assemblea Permanete dei Sindaci, avente ad oggetto "Osservazioni in merito al documento integrativo al V.I.A. per il progetto della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia del 2010";
- Osservazione congiunta delle Amministrazioni Comunali di Ruda e di Fiumicello, concernente una specificità territoriale che interessa i due Comuni;

via A. Gramsci n° 8
c.a.p. 33050



Provincia di Udine
COMUNE DI FIUMICELLO
Ufficio Tecnico

Fiumicello, 20 dicembre 2012

Protocollo n.. 12912

Egregio ing.
Andrea Debernardi
via Maffucci n° 40
20158 MILANO

OGGETTO: NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE – Osservazioni al progetto preliminare, allo studio di impatto ambientale, alla relazione generale sistema conoscitivo unitario ed espressione del parere previsto all'art. 3, comma 4, della L.R. 07.09.1990, n° 43 e dall'art 25 del D.Lgs. 03.04.2006, n° 152.

Trasmissione delibera Giunta Municipale n° 104 dd. 25 luglio 2012

Facendo riferimento agli accordi intercorsi, si allega alla presente l'atto deliberativo adottato dall'Amministrazione Comunale di Fiumicello in merito all'espressione del parere nell'ambito del procedimento di V.I.A. sul progetto in oggetto richiamato.

Distinti saluti

IL RESPONSABILE DELL'AREA TECNICA
arch. *Giuliana Clementi*



Allegati:

- delibera Giunta Municipale n. 104 dd. 25.07.2012 avente ad oggetto: NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE – Osservazioni al progetto preliminare, allo studio di impatto ambientale, alla relazione generale sistema conoscitivo unitario ed espressione del parere previsto all'art. 3, comma 4, della L.R. 07.09.1990, n° 43 e dall'art 25 del D.Lgs. 03.04.2006, n° 152.
- “Documento Unitario” dell'Assemblea Permanete dei Sindaci, avente ad oggetto “Osservazioni in merito al documento integrativo al V.I.A. per il progetto della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia del 2010”;
- Osservazione congiunta delle Amministrazioni Comunali di Ruda e di Fiumicello, concernente una specificità territoriale che interessa i due Comuni;

via A. Gramsci n° 8
c.a.p. 33050

Comune di Fiumicello

Provincia di Udine

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

ANNO 2012 N° 00104 del Reg. Delibere
Copia conforme

OGGETTO: NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE – Osservazioni al progetto preliminare, allo studio di impatto ambientale, alla relazione generale sistema conoscitivo unitario ed espressione del parere previsto all'art. 3, comma 4, della L.R. 07.09.1990, n° 43 e dall'art 25 del D.Lgs. 03.04.2006, n° 152.

L'anno 2012, il giorno 25 del mese di luglio alle ore 19.00 nella sala comunale si è riunita la Giunta Comunale. Fatto l'appello nominale risultano:

SCRIDEL Ennio	Sindaco	presente
FERESIN Vittorino	Assessore esterno	presente
PIZZIN Claudio	Assessore	presente
PARON Stefano	Assessore esterno	presente
LASCA Bruno	Assessore	presente
SEGATTO Giorgio	Assessore esterno	presente
DIJUST Alessandro	Assessore	presente

Assiste il segretario comunale Sig. Dott.ssa Luisa Musso.

Constatato il numero degli intervenuti, assume la presidenza il Sig. SCRIDEL Ennio nella sua qualità di Sindaco ed espone gli oggetti iscritti all'ordine del giorno e su questi la Giunta Comunale adotta la seguente deliberazione:

LA GIUNTA COMUNALE

Premesso che:

- Italferr S.p.A., società del Gruppo Ferrovie dello Stato, ha depositato presso la Regione Friuli Venezia Giulia, il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale dell'intervento relativo alla nuova linea AV/AC Venezia — Trieste e suddiviso nelle seguenti tratte: Ve Mestre-aeroporto Marco Polo, Aeroporto Marco Polo-Portogruaro; Portogruaro-Ronchi dei Legionari, Ronchi dei Legionari-Trieste;
- contestualmente, con nota Prot. AND.0070694.10U dd.22.12.2010, pervenuto al protocollo del Comune n° 15657 dd. 29.12.2010, la Società Italferr S.p.A. ha trasmesso alle Amministrazioni ed Enti interessati il progetto preliminare della nuova linea AV/VC Venezia-Trieste ai fini delle verifiche di cui al comma 2 dell'art. 170 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. relativamente alle interferenze rilevate;
- l'avviso sui quotidiani dell'avvenuto deposito del Progetto preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale, ai fini dell'avvio della procedura di V.I.A. è stato pubblicato dalla Società Italferr S.p.A. il 22 dicembre 2010 per quanto riguarda il tratto Ve Mestre-Aeroporto Marco Polo e Aeroporto Marco Polo-Portogruaro ed il 30 dicembre 2010 per il tratto Portogruaro-Ronchi dei Legionari;
- con nota di data 28.02.2011, il Comune di Fiumicello e il Comune di Ruda trasmettevano alla società Italferr S.p.A. l'osservazione congiunta sul progetto presentato;
- La Regione Friuli Venezia Giulia, con nota Prot. n° 128 dd. 10.02.2011, pervenuta e registrata al protocollo di questo Comune n° 1702 dd. 11.02.2011, ha fornito indicazioni utili all'espletamento delle procedure di localizzazione urbanistica e di valutazione di impatto ambientale cui la Regione è chiamata a partecipare unitamente ai Comuni interessati dal tracciato;
- il Comune di Fiumicello ha infine acquisito in data 11.02.2011, al n. 1718 di Prot., insieme agli altri Enti competenti, lo studio di impatto ambientale trasmesso dalla Regione Friuli Venezia Giulia con nota del 03.02.2011, prot. n. SVIA- 4692 – Via/41407.01.2011 ai sensi e per le finalità di cui all'art. 3, comma 4, della L.R. 43/1990;
- il Comune di Fiumicello, congiuntamente al Comune di Ruda, con lettera di data 14.03.2011, prot. 2158 del Comune di Ruda, ha riscontrato alla richiesta di parere Regionale trasmettendo le osservazioni già inviate alla Società Italferr S.p.A. ;

RICORDATO che con nota U.prot.CTVA-2011-0004191 del 25.11.2011, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha chiesto alla Società Italferr S.p.A. di predisporre un "Sistema Conoscitivo Unico dei quattro tracciati di progetto";

CHE con nota n. Prot. Com. 44/2011 del 28.11.2011, il Commissario Straordinario per l'Asse Ferroviario Venezia-Trieste ha ribadito alla Società Italferr S.p.A. la necessità di effettuare una rilettura unitaria degli studi ambientali redatti per le diverse tratte, in modo da poter valutare i potenziali impatti generati dalla realizzazione dell'opera nel loro complesso;

CHE, in ottemperanza a queste richieste, la Società Italferr S.p.A. ha prodotto al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, al Ministero per i beni e le attività culturali, alle Regioni interessate e alle Soprintendenze la "Relazione Generale Sistema Conoscitivo Unitario";

CHE la Regione Friuli Venezia Giulia – Servizio V.I.A., con nota di data 27.06.2012, prot. n. 0022598/P Class. ALP-VIA, pervenuta e registrata al protocollo del Comune n° 6990 dd. 27.06.2012, ha trasmesso il citato elaborato integrativo allo Studio di V.I.A. relativo al progetto preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" (dicembre 2010)

RICORDATO che nell'ambito del procedimento di V.I.A. la Regione del F.V.G. esprime il proprio parere:

- ai sensi dell'articolo 25, comma 2, del D.Lgs. 152/2006 "Norme in materia ambientale"

Art. 25. Valutazione dello studio di impatto ambientale e degli esiti della consultazione (articolo così modificato dall'art. 2, comma 21, d.lgs. n. 128 del 2010)

2. L'autorità competente acquisisce e valuta tutta la documentazione presentata, le osservazioni, obiezioni e suggerimenti inoltrati ai sensi dell'articolo 24, nonché, nel caso dei progetti di competenza dello Stato, il parere delle regioni interessate, che dovrà essere reso entro novanta giorni dalla presentazione di cui all'articolo 23, comma 1. L'autorità competente comunica alla Regione interessata che il proponente ha apportato modifiche sostanziali al progetto e fissa il termine di sessanta giorni, decorrente dalla comunicazione, entro il quale la Regione può esprimere un ulteriore parere.

3. Contestualmente alla pubblicazione di cui all'articolo 24, il proponente, affinché l'autorità competente ne acquisisca le determinazioni, trasmette l'istanza, completa di allegati, a tutti i soggetti competenti in materia ambientale interessati, qualora la realizzazione del progetto preveda autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale. Le amministrazioni rendono le proprie determinazioni entro sessanta giorni dalla presentazione dell'istanza di cui all'articolo 23, comma 1, ovvero nell'ambito della Conferenza dei servizi istruttoria eventualmente indetta a tal fine dall'autorità competente. Entro il medesimo termine il Ministero per i beni e le attività culturali si esprime ai sensi dell'articolo 26 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e negli altri casi previsti dal medesimo decreto. A seguito di modificazioni ovvero integrazioni eventualmente presentate dal proponente, ovvero richieste dall'autorità competente, ove l'autorità competente ritenga che le modifiche apportate siano sostanziali, sono concessi alle Amministrazioni di cui al presente comma, ulteriori quarantacinque giorni dal deposito delle stesse per l'eventuale revisione dei pareri resi

- ai sensi dell'articolo 3, commi 1, 2 e 3 della Legge Reg.le 43/1990 "Ordinamento della Regione Friuli Venezia Giulia della valutazione di impatto ambientale":

Art. 3 - (Partecipazione della Regione alle procedure di VIA statale)

1. La Regione esprime il parere di cui all'articolo 25, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale), sui progetti di opere o interventi di competenza statale di cui all'allegato II alla parte II del decreto legislativo medesimo.

2. La Regione può promuovere l'intesa con lo Stato volta al riconoscimento del concorrente interesse regionale di infrastrutture e insediamenti, ai fini della partecipazione alla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale, ai sensi dell'articolo 9, comma 1, del regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del decreto legge 223/2006, convertito, con modificazioni, dalla legge 248/2006, emanato con decreto del Presidente della Repubblica 14 maggio 2007, n. 90.

3. Il Presidente della Regione esprime il parere di cui al comma 1, previa deliberazione della Giunta regionale, su proposta dell'Assessore regionale competente in materia di ambiente. La deliberazione giuntale da' atto dei pareri resi ai sensi del comma 4 e di eventuali pareri e valutazioni tecniche acquisiti per esigenze istruttorie.

4. Ai fini di cui al comma 3 la Regione può acquisire il parere del Comune sul cui territorio e' prevista la realizzazione dell'opera e degli altri Comuni eventualmente interessati. I Comuni esprimono tale parere entro trenta giorni dal ricevimento della richiesta della Regione. Trascorso inutilmente tale termine la Regione prescinde dai pareri

RITENUTO, ai sensi del predetto art. 3, comma 4, della L.R. 43/1990 di partecipare al procedimento di V.I.A. e di esprimere il parere di competenza di questa Amministrazione Comunale, il cui territorio è interessato direttamente dalla realizzazione dell'opera;

CONSIDERATO:

- che in data 6 marzo 2012 il Comune di Fiumicello ha aderito alla costituzione dell'Assemblea Permanente dei Sindaci della Bassa Friulana interessati dal progetto preliminare "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" nella tratta Ronchi Sud-confine regionale;

- che in data 11 luglio 2012 l'Assemblea dei Sindaci ha deliberato di redigere un documento unitario, che illustri l'attività e gli obiettivi dell'Assemblea Permanente, nonché il

coronoprogramma dei lavori di valutazione ed analisi del progetto alla luce dei nuovi scenari previsti rispetto al progetto RFI del 2010, sull'intero tracciato AV/AC da Mestre a Trieste e conseguentemente al documento relativo di VIA;

- che tale documento unitario verrà affiancato ai pareri delle singole amministrazioni sul documento integrativo allo studio di VIA

VISTO il "Documento Unitario" dell'Assemblea Permanente dei Sindaci, avente ad oggetto "Osservazioni in merito al documento integrativo al V.I.A. per il progetto della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia del 2010";

VISTA l'Osservazione congiunta delle Amministrazioni Comunali di Ruda e di Fiumicello, concernente una specificità territoriale che interessa i due Comuni;

RITENUTO di approvare i due elaborati, che costituiranno l'Osservazione del Comune di Fiumicello all'elaborato integrativo allo studio di V.I.A. relativo al progetto preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" (dicembre 2010), trasmesso dalla Regione Friuli Venezia Giulia - Servizio V.I.A., con nota di data 27.06.2012, prot. n. 0022598/P Class. ALP-VIA, pervenuta e registrata al protocollo del Comune n° 6990 dd. 27.06.2012;

DI TRASMETTERE il "Documento Unitario" e "L'osservazione congiunta Comune di Fiumicello-Comune di Ruda" alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna - Servizio V.I.A., quale parere da rendere nell'ambito del procedimento di V.I.A. del progetto in argomento, ai sensi dell'art. 3, comma 4, della L.R. 43/1990 e dell'art. 25, comma 3, del D.Lgs. 152/2006;

CONSIDERATO che l'assessore Bruno Lasca e l'Assessore Giorgio Segatto esprimono il loro parere contrario alla presente deliberazione precisando che tale posizione è dettata dal fatto di considerare il progetto preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia Trieste", che è parte integrante relativo al tracciato AC/AC, Lisbona/Kiev:

un progetto che non tiene conto della alta potenzialità rappresentata dalle linee attuali per far viaggiare persone e merci in modo più veloce, comodo ed economico;

un progetto che impatta fortemente sul territorio devastando molti tratti del tracciato previsto;

un progetto antieconomico per gli elevatissimi costi di realizzazione previsti quindi altamente inopportuno rispetto alla dilagante crisi economica attuale che puntualmente fa ricadere sulle fasce più deboli della popolazione gli effetti in termini di restrizione di redditi e diritti e aumento vertiginosi di disoccupazione e povertà;

un progetto decontestualizzato considerata la disaffezione di molti Stati interessati al tracciato (Portogallo, Slovenia, Francia, ...) i quali hanno manifestato apertamente la volontà di disimpegno dell'opera, facendo mancare i presupposti iniziali legati alla costruzione di un unico corridoio ferroviario AV/AC da Lisbona a Kiev, ovviamente senza interruzioni;

un progetto che non può quindi rientrare tra le priorità contingenti né dell'Europa, né dell'Italia, né del Friuli Venezia Giulia, e men che meno del Comune di Fiumicello;

PRESO PURE ATTO che gli assessori Lasca e Segatto precisano che entrare nel merito delle specifiche osservazioni tecniche sul tracciato ha come premessa la volontà di proseguire con tale progetto preliminare verso la costruzione della nuova linea AV/AC, apportando appunto le ritenute migliorie, e che su tale presupposto, in netto contrasto con la posizione sopra espressa, si basa ulteriormente la loro contrarietà alla presente deliberazione;

Acquisito il parere tecnico reso dal Responsabile dell'Area Tecnica ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 267/2000;

Tutto ciò premesso.

Con voti favorevoli n. 5, n. 2 contrari (Lasca e Segatto) su n. 7 presenti e n. 7 votanti palesemente espressi nei modi e forme di legge;

DELIBERA

DI ESPRIMERE il proprio parere nell'ambito del procedimento di V.I.A. in corso sul progetto integrativo alla Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" (dicembre 2010), ai sensi dell'art. 3, comma 4, della L.R. 43/1990 e dell'art. 25, comma 3, del D.Lgs. 152/2006, riscontrando alla richiesta formulata dalla Regione alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna – Servizio V.I.A, con nota di data 27.06.2012, prot. n. 0022598/P Class. ALP-VIA, pervenuta e registrata al protocollo del Comune n° 6990 dd. 27.06.2012.

DI DARE ATTO che il parere risulta contenuto nei due documenti denominati:

- "Documento Unitario" dell'Assemblea Permanente dei Sindaci, avente ad oggetto "Osservazioni in merito al documento integrativo al V.I.A. per il progetto della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia del 2010";
 - Osservazione congiunta delle Amministrazioni Comunali di Ruda e di Fiumicello, concernente una specificità territoriale che interessa i due Comuni;
- che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente provvedimento ;

Con successiva votazione, con voti favorevoli n. 5, n. 2 contrari (Lasca e Segatto) su n. 7 presenti e n. 7 votanti palesemente espressi nei modi e forme di legge;

d e l i b e r a

di dichiarare la presente immediatamente esecutiva ai sensi dell'art. 1, comma 19 della L.R. 21/03 e successive modifiche ed integrazioni.

Letto, confermato e sottoscritto

Il Presidente
F.to SCRIDEL Ennio

Il Segretario Comunale
F.to Dott.ssa Luisa Musso

Certificato di Pubblicazione

Si attesta che la presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio il 26/07/2012 e vi rimarrà affissa per 15 giorni consecutivi fino al 10/08/2012.

Fiumicello, li 26/07/2012

Il Responsabile della Pubblicazione
F.to Rigonat Ornella

Si attesta che la presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio per 15 consecutivi dal _____ al _____.

Fiumicello, li _____

Il Responsabile della Pubblicazione
Rigonat Ornella

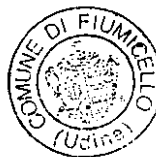
Comunicazione ai Capi Gruppo

La presente deliberazione viene comunicata ai Capi Gruppo consiliari in data 26/07/2012.

Copia conforme all'originale esistente presso questi uffici.

Fiumicello, li 26/07/2012

Il Segretario Comunale
Dott.ssa Luisa Musso



**ASSEMBLEA PERMANENTE DEI SINDACI DELLA BASSA FRIULANA INTERESSATI DAL
PROGETTO PRELIMINARE "NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE" (2010)
NELLA TRATTA FIUME ISONZO-FIUME TAGLIAMENTO**

DOCUMENTO UNITARIO

**OSSERVAZIONI IN MERITO AL DOCUMENTO INTEGRATIVO AL "VIA" PER IL
PROGETTO DELLA "NUOVA LINEA AV/ACTRIESTE-VENEZIA" DEL 2010**

In merito all'invio del documento integrativo allo studio di VIA relativo al progetto preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" (dicembre 2010) da parte della Regione- Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche della Montagna, avvenuto in data 27 giugno 2012, i Comuni che fanno parte dell'Assemblea Permanente dei Sindaci costituitasi il 6 marzo 2012 (Bagnaria Arsa, Carlino, Castlons di Strada, Cervignano del Friuli, Gonars, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pocenia, Porpetto, Ronchis, Ruda, San Giorgio di Nogaro, Teor, Torviscosa, Villa Vicentina, Fiumicello) e i Comuni che, benché non tenuti ad esprimere un parere sul documento integrativo al VIA, hanno successivamente aderito alla proposta di far parte dell'Assemblea medesima (Santa Maria la Longa, Pozzuolo del Friuli, Pavla di Udine, Precentico, Latisana) esprimono in maniera unitaria le seguenti osservazioni.

- 1) Per la tratta Mestre-Portogruaro, lo studio di "VIA" presentato è relativo al progetto del tracciato "litoraneo" così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, nonostante da mesi sia in atto un confronto tra i Comuni interessati e il Commissario Straordinario Mainardi.

Il Commissario ha registrato (lettera ai Comuni del Veneto del 13 luglio 2012) il dissenso quasi unanime dei Comuni interessati nei confronti del tracciato "litoraneo" e ha presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, attualmente al vaglio dei Comuni stessi, che prevede un tracciato del tutto diverso, affiancato alla linea storica.

Questo mutamento di scenario non può non avere conseguenze dirette anche sulla tratta friulana, in particolare per quanto riguarda il tracciato previsto tra Ronchis e Torviscosa e la scelta progettuale del 2010 di affiancare le infrastrutture ferroviarie all'Autostrada A4.

Il problema dell'innesto tra i due rami, e l'eventuale disomogeneità delle caratteristiche tecniche del tracciato, sono a questo punto ineludibili, e dovranno essere oggetto di una valutazione seria e circostanziata da parte dei Sindaci dei Comuni friulani

per l'individuazione di un'eventuale alternativa di tracciato compatibile con lo scenario che si sta delineando in Veneto e che dovrà tenere conto di tutte le possibili fasi di ammodernamento e di potenziamento della linea storica.

Si evidenzia inoltre come in territorio di Ronchis il tracciato proposto nel progetto preliminare RFI del 2010 insista su di un corridoio che appare ormai compromesso dalla realizzazione del nuovo casello autostradale.

- 2) Nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico-Adriatico", il quale, entrando in Italia dal valico di Tarvisio e ricalcando la cosiddetta "Pontebbana" fino a Udine, proseguirà a sud in direzione di Palmanova e di Cervignano scalo, per connettersi alla linea Trieste-Venezia.

Tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano-Udine e della connessione con la nuova linea Trieste-Venezia.

La valutazione che l'Assemblea dei Sindaci esprimerà in accordo con il professionista dovrà riguardare anche la tratta Cervignano-Palmanova-Udine e non solo l'interconnessione con la Trieste-Venezia e l'ingresso allo scalo merci di Cervignano.

In merito a quest'ultimo punto, le Amministrazioni Comunali di Torviscosa, Bagnaria Arsa, Gonars e Palmanova esprimono il proprio dissenso sulla soluzione progettuale contenuta nel progetto RFI del 2010, in particolare per quanto riguarda il "lunotto" di collegamento tra lo scalo e la connessione prevista sul sedime della dismessa linea San Giorgio di Nogaro-Palmanova.

**ATTIVITA' DELL'ASSEMBLEA PERMANENTE DEI SINDACI SULLA VALUTAZIONE E DEL
PROGETTO PRELIMINARE AV/AC PRESENTATO NEL DICEMBRE 2010
(FINO A LUGLIO 2012)**

- 1) Con comunicazione del 13 settembre 2011, prot. n. 853, pervenuta ai Comuni di **Bagnaria Arsa, Carlino, Castions di Strada, Cervignano del Friuli, Gonars, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pocenia, Porpetto, Ronchis, Ruda, San Giorgio di Nogaro, Teor, Torviscosa, Villa Vicentina**, l'Assessorato alle Infrastrutture, Mobilità, Pianificazione Territoriale, Lavori Pubblici della Regione Friuli Venezia Giulia ha comunicato il suo impegno "a sostenere le spese per l'espletamento della consulenza tecnica a supporto delle valutazioni dei Comuni interessati al tracciato della linea

ferroviaria AV/AC nella tratta confine regionale-Ronchi sud nell'ambito delle procedure di valutazione di impatto ambientale e di localizzazione del progetto".

2) Il giorno 20 ottobre 2011, il Comune di Bagnaria Arsa è stato nominato dai Sindaci riunitisi in assemblea come Comune capofila per le procedure di richiesta del contributo regionale e per l'acquisizione delle delibere giuntali dei Comuni aderenti.

3) Il giorno 6 marzo 2012 si è costituita formalmente l'Assemblea Permanente dei Sindaci dei Comuni interessati dal passaggio della linea ferroviaria AV/AC nel tratto regionale compreso tra il fiume Isonzo e il fiume Tagliamento, che si è dotata di proprio regolamento interno. Oltre ai Comuni citati, sono stati invitati a partecipare all'assemblea, e hanno aderito all'invito, i Comuni di **Fiumicello** e di **Santa Maria la Longa**.

L'assemblea ha determinato di nominare l'ing. **ANDREA DEBERNARDI** quale suo consulente per la valutazione del progetto preliminare in oggetto e per l'elaborazione di proposte alternative.

4) Nell'a seduta del 14 giugno 2012, presente l'ing. Debernardi, l'Assemblea ha deciso di invitare a far parte dell'assemblea anche i Sindaci dei Comuni di **Precenicco**, **Latisana**, **Pavia di Udine**, **Pozzuolo del Friuli**, affinché il novero dei Comuni potenzialmente interessati dal tracciato AV/AC Trieste-Venezia e dal ventilato raddoppio della Udine-Cervignano fosse completo.

I quattro Comuni sopra citati hanno aderito all'invito.

Nella stessa seduta, è stato inoltre approvato il cronoprogramma di lavoro presentato dal professionista.

5) Nella seduta dell'11 luglio 2012, sono stati definiti i gruppi di lavoro per Comuni omogenei che, pur in un quadro complessivo di analisi e valutazione del progetto, saranno chiamati ad affrontare le specificità locali e le peculiarità del tracciato.

I gruppi, in tutto quattro, sono così composti:

- 1) Settore est: Villa Vicentina, Fiumicello, Ruda, Cervignano.
- 2) Settore centrale (connessione con "Baltico-Adriatico"): Cervignano, Torviscosa, San Giorgio di Nogaro, Bagnaria Arsa, Gonars.
- 3) Settore ovest: San Giorgio di Nogaro, Porpetto, Carlino, Teor, Castions di Strada, Muzzana, Palazzolo, Precenicco, Pocenia, Ronchis, Latisana.
- 4) Settore Palmanova-Udine: Bagnaria Arsa, Palmanova, Santa Maria la Longa, Pavia di Udine, Pozzuolo.

PROGRAMMA DI LAVORO (DA LUGLIO 2012 IN POI)

Dal 23 luglio 2012 si inizieranno i lavori dei singoli gruppi, come sopra definiti, assieme all'ing. Debernardi.

Entro la prima metà di settembre 2012, sarà approntato un primo elaborato, dal carattere più generale, con una prima valutazione complessiva sul tracciato e sulle possibili alternative.

Detto elaborato verrà presentato al Commissario Straordinario Mainardi e all'Assessore Regionale Riccardi nel corso di un incontro che sarà organizzato a questo scopo.

Entro il mese di dicembre 2012, saranno consegnati gli elaborati finali dello studio del professionista.

Bagnaria Arsa, 23 luglio 2012

- Il Sindaco di BAGNARIA ARSA
- Il Sindaco di CARLINO
- Il Sindaco di CASTIONS DI STRADA
- Il Sindaco di CERVIGNANO DEL FRIULI
- Il Sindaco di GONARS
- Il Sindaco di FIUMICELLO
- Il Sindaco di LATISANA
- Il Sindaco di MUZZANA DEL TURGNANO
- Il Sindaco di PALAZZOLO DELLO STELLA
- Il Sindaco di PALMANOVA
- Il Sindaco di PAVIA DI UDINE
- Il Sindaco di POCENIA
- Il Sindaco di PORPETTO
- Il Sindaco di POZZUOLO DEL FRIULI
- Il Sindaco di PRECENICCO
- Il Sindaco di RONCHIS
- Il Sindaco di RUDA
- Il Sindaco di SAN GIORGIO DI NOGARO
- Il Sindaco di SANTA MARIA LA LONGA
- Il Sindaco di TEOR
- Il Sindaco di TORVISCOSA
- Il Sindaco di VILLA VICENTINA

[Handwritten signatures and names on a lined document]

COMUNE DI FIUMICELLO
Prov. di Udine

La conforme all'originale approvato con Deliberazione della Giunta comunale n. 104 del 25.07.2012
Fiumicello, il 26.07.2012



Il Segretario



COMUNE DI RUDA

SEDE: via Mosettig, 2 - 33050 RUDA
Cod. fiscale: 00407330307
ANAGRAFE: 0431/99077
ASSISTENZA:
UFF. TECNICO
RAGIONERIA
SINDACO:
TELEFAX: 0431/973254
e-mail: protocollo@com-ruda.regione.fvg.it
sito internet: www.comunediruda.it

Provincia di Udine
COMUNE DI FIUMICELLO
Presentato il
18 MAR. 2011
N.ro **2150**
Categ. **70c** Lett.

Prot. n. **2158**

Ruda, li **14 MAR 2011**

OGGETTO: Legge n. 443/2001 - D.Lgs. 152/2006 - D.Lgs. 163/2006 - LR 43/1990 Progetto preliminare "Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste: tratta Portogruaro - Ronchi dei Legionari - TRASMISSIONE PARERE CONGIUNTO DEI COMUNI DI RUDA E FIUMICELLO.-

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione Centrale Ambiente e Lavori Pubblici
Servizio Valutazione Impatto Ambientale
Via Giulia 75/1
34126 TRIESTE (TS)

Si ritiene opportuno, ai fini della valutazione di codesto Ente ed ai sensi ed effetti della L.R. 43/1990, di trasmettere quanto già formulato congiuntamente dai Comuni di Ruda e Fiumicello in merito al progetto preliminare dei lavori in argomento.

Distinti saluti.

Comune di Fiumicello
Il Responsabile del Servizio
(arch. **Giuliana CLEMENTI**)

Comune di Ruda
Il Responsabile del Servizio
(avv. **Francesco LENARDI**)

COMUNE DI FIUMICELLO
Prov. di Udine

Copia conforme all'originale approvato con deliberazione della Giunta Comunale n. **104** del **25.07.2012**
Fiumicello, li **26.07.2012**



Il Segretario



COMUNE DI RUDA

Provincia di Udine

SEDE: via Mosettig, 2 - 33050 RUDA
Cod. fiscale: 00407330307
ANAGRAFE: 0431/99077
ASSISTENZA:
UFF. TECNICO
RAGIONERIA
SINDACO:
TELEFAX: 0431/973254
e-mail: protocollo@com-ruda.regione.fvg.it
sito internet: www.comune.ruda.ud.it

n. di Prot. 1699

Comune di FIUMICELLO
- 2 MAR. 2011
N. 2452
Tel. 766

Ruda, li 28/02/2011

OGGETTO: Infrastrutture ferroviarie strategiche Legge n. 443/2001. Nuova Linea AV/AC Venezia - Trieste. Progetto Preliminare della tratta Portogruaro Ronchi - INTERFERENZE

Italferr S.p.A. Gruppo - Ferrovie dello Stato
Direzione Operativa - Area Operativa Nord
Via Marsala 53/67
00185 ROMA

In riferimento alla Vostra nota prot. AND.0070694 del 22.12.2010, qui pervenuta in data 29/12/2010 ed allocata al n. 10939 di protocollo, congiuntamente con il confinante Comune di Fiumicello, si segnala che il progetto preliminare da Voi proposto interrompe la percorribilità di una importante strada locale quale è VIA CORTONA.

In particolare si evidenzia che non viene previsto il sottopasso all'incrocio tra la linea ferroviaria e la strada locale, bensì una impraticabile circonvallazione, incompatibile con le necessità viabilistiche dei Comuni confinanti di Ruda e Fiumicello.

La strada in questione è una viabilità locale che presenta caratteristiche importanti:

- È il collegamento con la zona industriale di progetto della Cortona dove è prevista la realizzazione del centro di raccolta congiunto tra i Comuni di Ruda e Fiumicello;
- È stata una delle prime in regione ad avere il riconoscimento di "STRADA DEL VINO" di Aquileia, e permette il raggiungimento di numerose aziende vitivinicole;
- Permette il raggiungimento di aree ambientali protette di inestimabile valore;

Si segnala altresì lo studio avente ad oggetto: "Realizzazione di una viabilità alternativa alle direttrici da e verso Grado" redatto dagli ing.ri HONSELL - CATALANO che alleghiamo alla presente.

Visto quanto premesso si

CHIEDE

a codesta spettabile Direzione di :

- Ricepire il contenuto della segnalazione e modificare il progetto da Voi proposto prevedendo il sottopasso in corrispondenza dell'incrocio tra la linea ferroviaria e la strada di via Cortona.

- Ricepire il contenuto dello studio avente ad oggetto: "Realizzazione di una viabilità alternativa alle direttrici da e verso Grado" redatto dagli ing.ri HONSELL – CATALANO.
- Un incontro con i Vostri tecnici al fine di precisare i contenuti dello studio della viabilità alternativa:

Si Allegano alla presente:

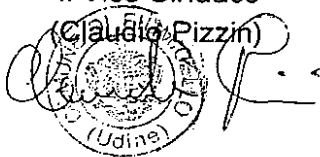
- Elaborati grafici che rappresentano la viabilità esistente e di progetto oltre ad un estratto dello studio della Viabilità alternativa.

Distinti saluti,

Per il Comune di Fiumicello

Il Vice Sindaco

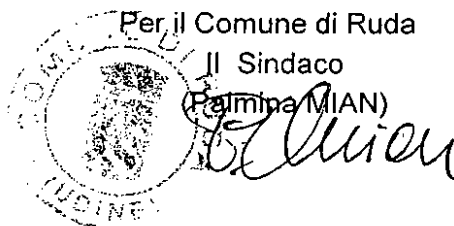
(Claudio Pizzin)



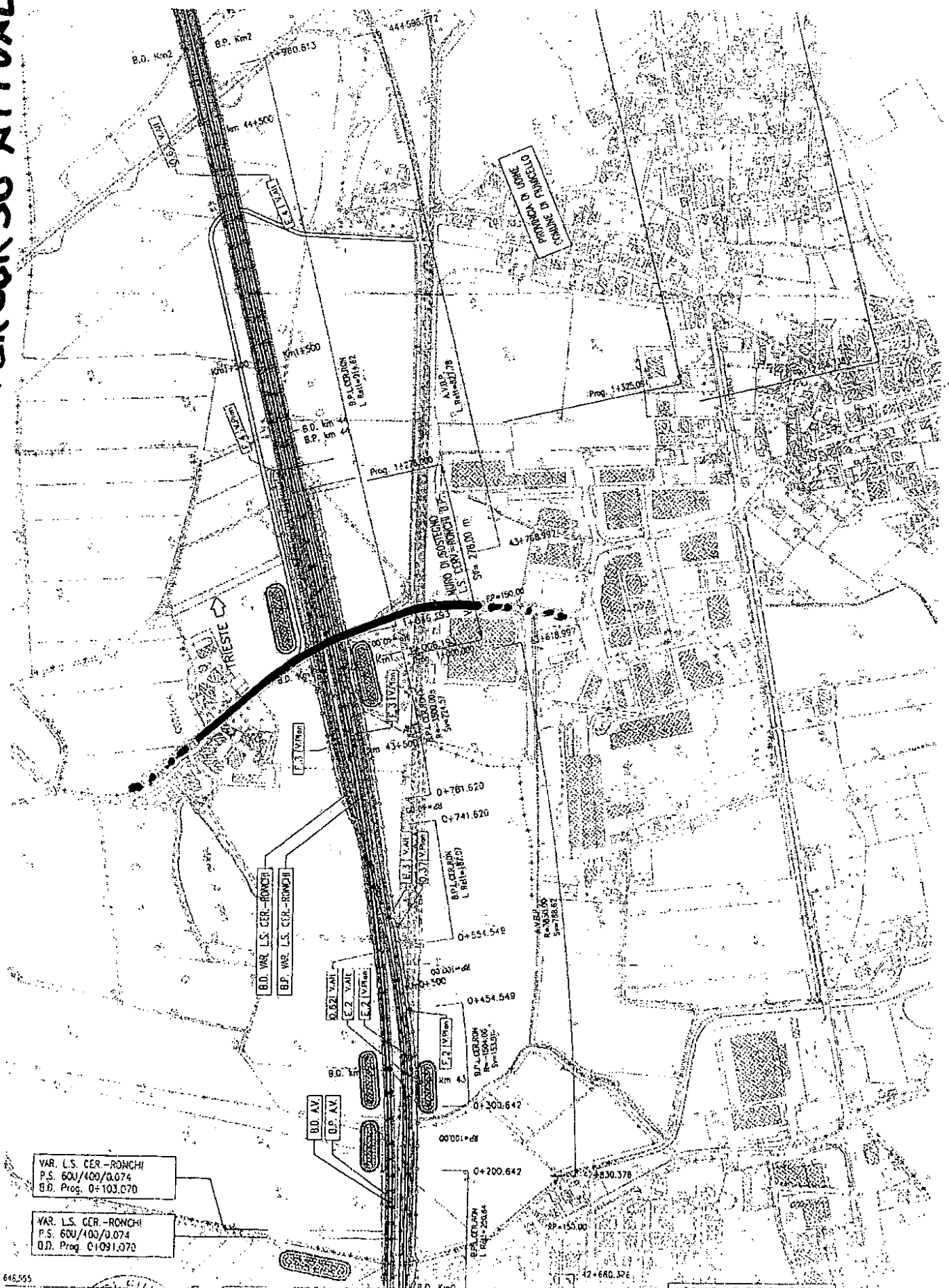
Per il Comune di Ruda

Il Sindaco

(Palmira MIAN)



PERCORSO ATTUALE



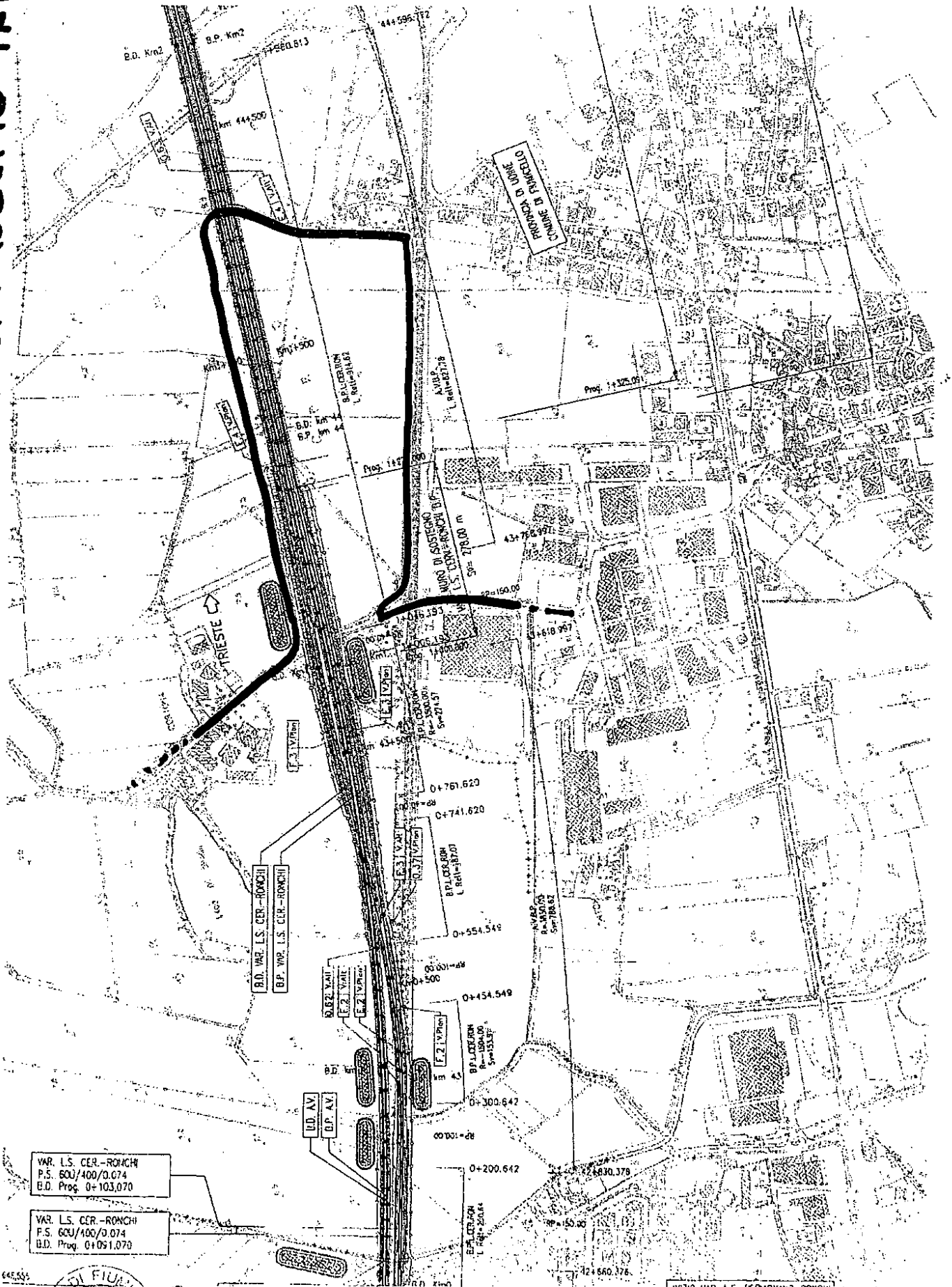
VAR. L.S. CER.-RONCHI
 P.S. 600/400/0.074
 B.D. Prog. 0+103.070

VAR. L.S. CER.-RONCHI
 P.S. 600/400/0.074
 B.D. Prog. 0+091.070

646,595

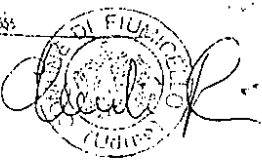


PERCORSO DI PROGETTO TAV

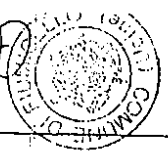
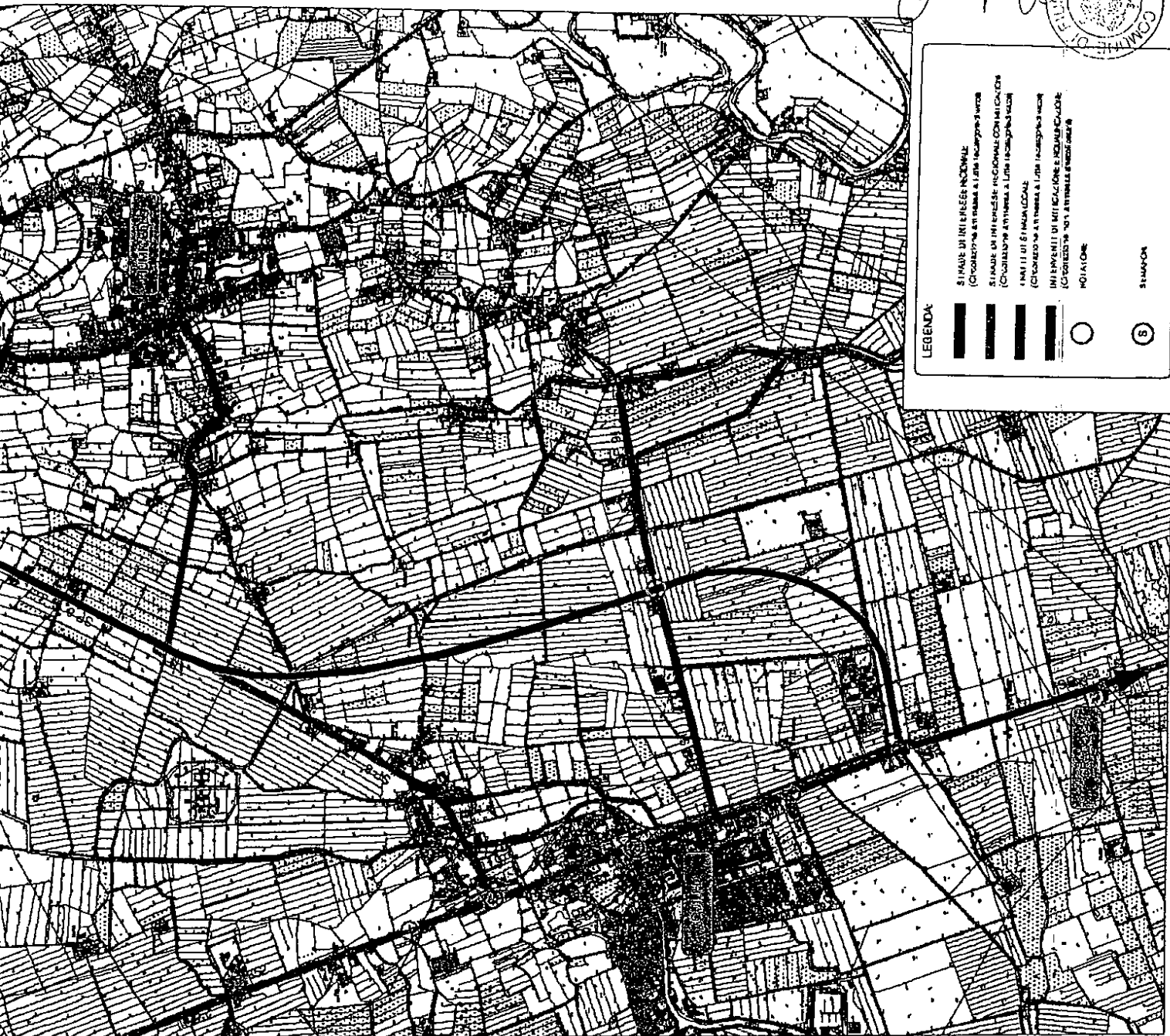


VAR. L.S. CER-RONCHI
P.S. 600/100/0.074
B.D. Prog. 0+103,070

VAR. L.S. CER-RONCHI
P.S. 600/100/0.074
B.D. Prog. 0+051,070







LEGENDA

- ▬ STRADE DI INTERESSE REGIONALE
(CATEGORIA A) STRADA A LARGHEZZA 3+00
- ▬ STRADE DI INTERESSE REGIONALE CON IMPIANTO
(CATEGORIA B) STRADA A LARGHEZZA 3+00
- ▬ STRADE DI INTERESSE LOCALE
(CATEGORIA C) STRADA A LARGHEZZA 3+00
- ▬ STRADE DI INTERESSE COMUNALE
(CATEGORIA D) STRADA A LARGHEZZA 3+00
- MODALITÀ DI ATTUALE GESTIONE

STAMPATO

REGIONE AUTONOMA FRIULI-V.G. EX-GIULIA
PROVINCIA DI UDINE
COMUNE DI RUDA

**REALIZZAZIONE DI UNA VIABILITA'
ALTERNATIVA ALLE DIRETTRICI
DA E VERSO GRADO
CHE COINVOLGONO I COMUNI DI:**

- AQUILEIA
- CERVIGNANO DEL FRIULI
- TERZO D'AQUILEIA
- RUDA
- VILLA VICENTINA
- FIUMICELLO

1 FASE:
ANALISI E DEFINIZIONE DEI
TRACCIATI IN BOZZA

TAVOLA 1
PRIME IPOTESI DI TRACCIATO ARTICOLATI IN
TRONCHI FUNZIONALMENTE OMOGENEI
scala : 1 : 5000

Ing. **ROBERTO HONSELL**
INGEGNERE
RUDA (UD) - VIA S. GIULIANO - 33020
Tel. 0432/421111 - Fax 0432/421112



Comune di Muzzana del Turgnano

Provincia di Udine

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Registro delibere di Giunta N. 10

L'anno 2013, il giorno 23 del mese di Gennaio alle ore 17:00 nella sala comunale si è riunita la Giunta Comunale.

Effettuato l'appello nominale risultano:

		Presente/Assente
Ing. Gallo Vittorino	Sindaco	Presente
Pevere Livio	Vice Sindaco	Presente
Turco Alessio	Assessore	Presente
Anzile Matteo	Assessore Esterno	Presente
Paron Emanuela	Assessore Esterno	Presente

Partecipa con funzioni consultive, referenti, di assistenza e verbalizzazione, ai sensi dell'articolo 97, comma 4, lettera a), del D.Lgs. 18.08.2000, n.267, il Segretario Comunale Plozzer Dr.ssa Tamara.

Gallo Ing. Vittorino, nella sua veste di SINDACO, assunta la Presidenza, e constatato legale il numero degli intervenuti, dichiara aperta la seduta ed invita i presenti a discutere e deliberare sul seguente argomento:

OGGETTO

APPROVAZIONE RELAZIONE DI SINTESI REDATTA DALL'ING. DEBERNRDI SULLE OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE DELLA NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA -TRIESTE

OGGETTO: APPROVAZIONE RELAZIONE DI SINTESI REDATTA DALL'ING. DEBERNARDI SULLE OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE DELLA NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA -TRIESTE

LA GIUNTA COMUNALE

PREMESSO CHE :

- il Comune di Bagnaria Arsa, in qualità di ente capofila dell'Assemblea Permanente dei Sindaci della Bassa friulana, ha conferito all'ing. Debernardi l'incarico, grazie al contributo finanziario della Regione Friuli-Venezia Giulia, per la redazione dello schema direttore del potenziamento della rete ferroviaria nella Bassa Friulana e di valutazione dell'impatto del progetto preliminare redatto a cura di Italferr del novembre 2010 nei Comuni della Bassa Friulana interessati dalla nuova tratta AV/AC Portogruaro-Ronchi;
- al medesimo professionista è stato assegnato anche il compito di valutare le prospettive di potenziamento della tratta Cervignano-Palmanova-Udine, che costituisce il cosiddetto "corridoio Baltico-Adriatico" opera considerata di massima priorità, nonché le modalità di interconnessione con la linea Trieste-Venezia in corrispondenza dello scalo di Cervignano e l'assetto funzionale e gli impatti locali della rete ferroviaria esistente, compresa fra il nodo di Udine (escluso), il Tagliamento e l'Isonzo;

RICHIAMATA La propria deliberazione n. 70 del 18.07.2012 con la quale è stato espresso il parere dell'Amministrazione Comunale e le osservazioni sul documento integrativo al VIA;

DATO ATTO che l'ing. Debernardi ha redatto una relazione recante la sintesi delle osservazioni al progetto preliminare della nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste / tratta Portogruaro-Ronchi predisposte dalle Amministrazioni Comunali interessate. Scopo fondamentale del documento è quello di ricostruire un quadro unitario degli elementi di criticità e/o di opportunità, emersi relativamente al citato progetto preliminare, in un'ottica di cooperazione costruttiva, volta al miglioramento degli elaborati progettuali, nonché al loro inserimento entro una cornice programmatica riferita allo sviluppo dell'intera rete ferroviaria della Bassa;

DATO ATTO che con missiva di data 23-01-2013 è stato trasmesso l'elaborato di sintesi delle osservazioni elaborate dai vari Comuni e condensate in un unico elaborato;

PRESO ATTO che il documento costituisce la sintesi delle Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste / tratta Portogruaro-Ronchi ed al successivo quadro conoscitivo unitario, già predisposte dalle Amministrazioni Comunali interessate;

VALUTATI i contenuti del documento in argomento che sono conformi a quanto espresso dall'Amministrazione Comunale di Muzzana del Turgnano;

ACQUISITO il parere tecnico, ai sensi dell'art. 49, c. 1, del DLgs 267/2000 per la parte di competenza;

Con voti favorevoli unanimi, resi per alzata di mano

DELIBERA

1. **DI APPROVARE** il documento di sintesi delle Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste / tratta Portogruaro -Ronchis ed al successivo

quadro conoscitivo unitario già predisposte dalle Amministrazioni Comunali interessate;

2. **DI DARE ATTO** che il documento che con la presente si approva, è conforme a quanto espresso dall'Amministrazione Comunale di Muzzana del Turgnano con la propria deliberazione n. 70 del 18.07.2012.

PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA

Ai sensi dell'art. 49, comma 1° del D.Lgs.n. 267/2000, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione.

Muzzana del Turgnano, 23 gennaio 2013

Il Responsabile
dell'Area Tecnico Manutentiva
F.to per.ind. Fabio Maniero

PARERE DI REGOLARITÀ CONTABILE

1. Ai sensi dell'art. 49, comma 1° del D.Lgs.n. 267/2000, di esprime parere favorevole in quanto l'atto non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente".

Muzzana del Turgnano, 23 gennaio 2013

Il Responsabile
dell'Area Economico Finanziaria
F.to Rag. Donata Agostinis

Visto di conformità ai sensi dell'art.11, comma 7 del Regolamento Comunale sull'Ordinamento generale degli Uffici e dei Servizi

Muzzana del Turgnano, 23 gennaio 2013

Il Segretario Comunale
F.to Plozzer Dr.ssa Tamara.



Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto come segue:

Il Sindaco
F.to Gallo Ing. Vittorino

Il Segretario Comunale
F.to Plozzer Dr.ssa Tamara

PUBBLICAZIONE E COMUNICAZIONI

Si attesta che la presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo pretorio informatico, ai sensi della L.69/2009, il 28/01/2013 ove vi rimarrà per 15 giorni consecutivi fino il 12/02/2013 compreso.

Il Responsabile della Pubblicazione
F.to Sonia Sicali

Si attesta che la presente deliberazione è stata comunicata con lettera di data 28/01/2013 ai signori capigruppo consiliari come prescritto dall'articolo 1, comma 16, della L.R. n. 21/2003.

li 28/01/2013

Il Responsabile della Pubblicazione
F.to Sonia Sicali

ESECUTIVITA'

Ai sensi dell'art. 17, comma 12, della Legge Regionale 17/2004, si attesta che la presente deliberazione è esecutiva:

- dalla data di adozione
- il giorno successivo al termine della pubblicazione

L'Impiegato Responsabile
F.to Sonia Sicali

Copia conforme all'originale, in carta libera ad uso amministrativo.

Li 28/01/2013



Il Segretario Comunale
Dr.ssa Tamara Plozzer

COPIA

N. 17 del Reg. Delib.

COMUNE DI GONARS

Provincia di Udine

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Oggetto: Approvazione del documento dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.0" elaborato dall'ing. Debernardi, consulente dell'Assemblea Permanente dei Sindaci per la valutazione della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia e Osservazioni alla Procedura di VIA ai sensi del D.Lgs n.163/2006 sul progetto preliminare "Sistema Conoscitivo Unico dei Quattro Tracciati di Progetto". **Atto politico.**

Comunicata ai capigruppo consiliari il 04.02.2013 Prot. n. 1428

L'anno duemilatredici il giorno uno del mese di febbraio alle ore 11.30 nella sala comunale, in seguito a convocazione, si è riunita la Giunta Comunale.

Intervengono al presente punto all'ordine del giorno:

CARICA	COGNOME	NOME	PRESENTE	ASSENTE
SINDACO	DEL FRATE	MARINO	○	
ASSESSORE	SEDRANI	LUCA	○	
ASSESSORE	BOEMO	IVAN DIEGO	○	
ASSESSORE	BUDAI	ALBERTO	○	
ASSESSORE	BAGGIO	EMANUELE	○	

Assiste il segretario comunale dott.ssa Angela Spanò.

Presiede il dott. Marino Del Frate nella sua qualità di sindaco.

Approvazione del documento dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.0" elaborato dall'ing. Debernardi, consulente dell'Assemblea Permanente dei Sindaci per la valutazione della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia e Osservazioni alla Procedura di VIA ai sensi del D.Lgs n.163/2006 sul progetto preliminare "Sistema Conoscitivo Unico dei Quattro Tracciati di Progetto".
Atto politico.

LA GIUNTA COMUNALE

Vista la nota della Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna acquisita al protocollo in data 28/06/2012 prot. 5946 con la quale si chiede di esprimere il parere ai sensi dell'art. 3 della L.R n. 43/1990 sulla Relazione Generale Sistema Conoscitivo unitario presentata dalla società IITALFERR e relativa al progetto preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia -Trieste integrando le documentazioni precedentemente pervenute a fine 2010 ed inizio 2011;

RILEVATO che il Comune di Gonars, con nota a firma del Sindaco prot. n.2041°del 25/02/2011, aveva già espresso le proprie osservazioni in merito agli elaborati fino a tale data presentati che vengono riportati:

"CONSIDERAZIONI GENERALI

La prima riunione di tutti i sindaci i cui comuni sono coinvolti nel percorso TAV della Regione FVG si è tenuto a Trieste nel gennaio 2011 ed incontri successivi si sono svolti a Udine

In tale occasione e' stato illustrato il percorso della linea ad alta velocità e si è ribadito che verrà realizzato col consenso dei comuni previa condivisione del percorso e nell'assoluto rispetto dei parametri di riferimento che riducano al consentito l'impatto ambientale.

I dati salienti di queste riunioni ed il metodo di procedere nelle fasi successive, condiviso da tutti i presenti è stato quello di organizzare successivi incontri con rappresentanze ristrette dei comuni, e che il termine per l'invio in Regione, da parte delle amministrazioni locali di osservazioni, dei rilievi e proposte sarebbe stato esteso al di là del 28 febbraio, considerato non più "termine ultimativo"

I sindaci, in linea di principio, sono stati tutti d'accordo sulla necessità della realizzazione dell'opera. Anche il Comune di Gonars, come ribadito in più sedi è assolutamente d'accordo sulla realizzazione del progetto, ma è seriamente preoccupato sull'impatto che avrà sul territorio e d'è impegnato, oltre all'approfondimento della questione, al recepimento delle istanze dei cittadini ed alla proposta di alternative.

Da qualche settimana siamo in possesso dei dati che ci hanno illustrato in dettaglio il percorso e le caratteristiche dell'opera consentendo a tutti noi di farci un'idea delle dimensioni, della ubicazione precisa e quindi di una prima grossolana valutazione di impatto ambientale.

I dati sono stati comunicati ai cittadini a mezzo stampa.

Segnaliamo di seguito perplessità e rilievi pervenuti immediatamente dopo la pubblicazione dei primi dati sulla ubicazione ed estensione del manufatto.

RILIEVI DELLA CITTADINANZA

Proprietari dei fondi

Dopo pochissimi giorni alcuni proprietari dei fondi che saranno occupati dalla TAV si sono fatti vivi lamentando che l'opera, oltre ad incidere pesantemente sul territorio e sulla possibilità di accesso ai fondi sicuramente vanificherebbe il loro lavoro volto a comperare fondi contigui per acquisire appezzamenti vasti da lavorare con maggiore efficienza ed efficacia oltre che a deprezzare pesantemente il valore di questi fondi, con grave danno economico per loro ed i loro figli.

Cacciatori e privati cittadini

Numerose perplessità anche da parte delle associazioni dei cacciatori e dei comuni cittadini che lamentano la occupazione del territorio ed il suo stravolgimento ambientale e paesaggistico da parte di gigantesche e numerose infrastrutture, che fanno temere per le attività ludiche, sportive e ricreative.

Cittadini residenti nelle abitazioni adiacenti la linea ferroviaria.

Cittadini residenti nelle abitazioni adiacenti la nuova opera sono preoccupati dell'inquinamento ambientale, luminoso ed acustico conseguente al passaggio TAV e chiedono informazioni precise sul numero dei passaggi di convogli nella giornata e nella notte, sulla loro velocità, sulla rumorosità

delle macchine, sulla emissione di sostanze inquinanti in atmosfera, e naturalmente sulla efficacia delle opere di mitigazione e si dicono preoccupati per il loro impatto sul paesaggio.

CONSIDERAZIONI DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI GONARS

Numerose opere infrastrutturali sono ubicate sul territorio comunale di Gonars. In particolare la A4 con la costruenda terza corsia e relativi grandi parcheggi, il raccordo A4 -A23 che insiste completamente sul territorio di Ontagnano, la parte iniziale della A23, il rigassificatore SNAM, le innumerevoli cave e discariche posizionate sulla napoleonica, cui si dovrebbe aggiungere questa nuova opera che oltre ad occupare parte del territorio e sequestrare moltissimo terreno intercluso tra opere viarie e ferroviarie, sarà accompagnata da tre imponenti cavalcaferrovia.

Segnaliamo che il corrispettivo ritorno economico per tutto quanto sopra elencato si è limitato alla concessione della stazione di servizio autostradale denominata "Gonars Sud". Molti nostri concittadini lamentano che il territorio comunale "ha già dato"

L'ansa della ferrovia che insisterà sui terreni del comune di Gonars si stacca dal sedime della vecchia linea S. Giorgio di Nogaro-Palmanova a Sud dell'abitato di Bagnaria Arsa per reimmettervi più a nord e sembra pensata per evitare l'abitato del comune vicino.

Siamo assolutamente d'accordo sulla limitazione dell'impatto sulle comunità ma questo non dovrebbe significare il sacrificio di un comune limitrofo per un vantaggio a senso unico.

Storicamente il comune di Bagnaria Arsa è stato sede della ferrovia con la stazione ed i relativi vantaggi per i suoi concittadini ed in questo momento dovrebbe continuare ad essere la sede della nuova linea.

Naturalmente ci rendiamo conto che la proposta, per quanto a noi sembri assolutamente motivata, creerebbe un problema serio per quella comunità.

Il punto essenziale, comunque, evidenziato dall'assessore Riccardi, è il rapporto costo-beneficio dell'opera, non espressamente richiesto dalle direttive europee ma che la regione si è assolutamente imposto per ragioni di trasparenza e di rispetto nei confronti delle comunità e dei loro rappresentanti.

Questo rapporto costo-beneficio, chiesto comunque a gran voce dai nostri concittadini, crediamo se adeguatamente illustrato e motivato riuscirebbe a stemperare le perplessità e a ridurre le considerazioni negative che i primi contatti con gli abitanti del comune hanno evidenziato.

CONCLUSIONI:

Riteniamo pertanto, a salvaguardia della integrità territoriale dei comuni di Gonars, Palmanova e Bagnaria Arsa, che la linea TAV dovrebbe essere interrata a Sud dell'abitato per emergere alla stazione di Palmanova.

Questo eviterebbe la costruzione di tre giganteschi e dispendiosi cavalca ferrovia.

Resta inteso che questa amministrazione comunale non si ritiene vincolata dalle scelte delle precedenti amministrazioni, pur conscia, come ripetutamente ribadito in più sedi che è nostro compito di cercare di attivarci in ogni modo perchè l'opera si realizzi in quanto strategica per le opere infrastrutturali di adeguamento agli standards europei e fondamentale per la modernizzazione del nostro Paese

Seguirà documentazione dettagliata delle altre criticità che dovessero emergere e delle eventuali, ulteriori segnalazioni dei nostri concittadini"

Dato atto che i Comuni interessati dalla Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste in merito all'invio del documento integrativo allo studio di VIA relativo al progetto preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" hanno espresso in maniera unitaria le seguenti osservazioni.

Per la tratta Mestre-Portogruaro, lo studio di "VIA" è relativo al progetto del tracciato "litoraneo" così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, benché sia in atto da mesi un confronto tra i Comuni interessati e il Commissario Straordinario Mainardi. Il Commissario ha registrato il dissenso quasi unanime dei Comuni interessati nei confronti del tracciato "litoraneo" e ha presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, attualmente al vaglio dei Comuni stessi, che prevede un tracciato del tutto diverso, affiancato alla linea storica. Questo mutamento di scenario non può non avere conseguenze dirette anche sulla tratta friulana, in particolare per quanto riguarda il tracciato previsto tra Ronchis e Torviscosa e la scelta progettuale del 2010 di affiancare le infrastrutture ferroviarie all'Autostrada A4. Il problema dell'innesto tra i due rami, e l'eventuale disomogeneità delle caratteristiche tecniche del tracciato, sono a questo punto ineludibili, e dovranno essere oggetto di una valutazione seria e circostanziata da parte dei Sindaci dei Comuni friulani per l'eventuale individuazione di un'alternativa di tracciato compatibile con lo scenario che si sta delineando in Veneto e che dovrà tenere conto di tutte le possibili fasi di ammodernamento e di potenziamento della

linea storica. Si evidenzia inoltre come in territorio di Ronchis il tracciato proposto nel progetto preliminare RFI del 2010 insista su di un corridoio che appare ormai compromesso dalla realizzazione del nuovo casello autostradale.

- Nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico-Adriatico", il quale, entrando in Italia dal valico di Tarvisio e ricalcando la cosiddetta "Pontebbana" fino a Udine, proseguirà a sud in direzione di Palmanova e di Cervignano scalo, per connettersi alla linea Trieste-Venezia. Tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano-Udine e della connessione con la nuova linea Trieste-Venezia.

La valutazione che l'Assemblea dei Sindaci opererà in accordo con il professionista dovrà quindi essere fatta sulla tratta Cervignano-Palmanova-Udine e non solo sulla interconnessione con la Trieste-Venezia e l'ingresso allo scalo merci di Cervignano. In merito a quest'ultimo punto, le Amministrazioni Comunali di Torviscosa, Bagnaria Arsa, Gonars e Palmanova esprimono un forte dissenso sulla soluzione progettuale contenuta nel progetto RFI del 2010, in particolare per quanto riguarda il "lunotto" di collegamento tra lo scalo e la connessione prevista sul sedime della dismessa linea San Giorgio di Nogaro-Palmanova.

CONSIDERATO quindi che da tale data ad oggi:

il quadro programmatico del progetto della linea VE-TS è recentemente cambiato, alla luce di ciò che sta avvenendo sulla tratta veneta dove il progetto preliminare presentato è oggetto di sostanziali modifiche, che porteranno ad una rivalutazione della tratta che percorre la nostra Regione;

le mutate priorità espresse anche in sede Europea, vedi "Corridoio Baltico-Adriatico", non considerato nell'attuale progettazione, modifica sostanzialmente le strategie e le sinergie progettuali fino ad oggi adottate;

RILEVATO inoltre che il progetto presentato, nell'attuale soluzione, in corrispondenza dell'intersezione tra le due direttrici est-ovest e nord-sud, impatterebbe pesantemente sul territorio del comune e di quelli circostanti, si auspica soluzioni alternative di analoga funzionalità, con minori costi in termini economici e, soprattutto, ambientali;

CONSIDERATO altresì che:

- 1) per la tratta Mestre - Portogruaro, lo studio di "VIA" presentato è relativo al progetto del tracciato "litoraneo" così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, nonostante da mesi sia in atto un confronto tra i Comuni veneti interessati e il Commissario Straordinario Mainardi, e che il Commissario abbia registrato (lettera ai Comuni del Veneto interessati del 13 luglio 2012) il dissenso quasi unanime dei Comuni stessi nei confronti di questo tracciato e presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, che prevede un percorso del tutto diverso, affiancato alla linea storica;
- 2) nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico - Adriatico", e che tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano - Udine e della connessione con la nuova linea Trieste - Venezia;
- 3) in data 6 marzo 2012 si è costituita l'Assemblea permanente dei Sindaci interessati dal tracciato AV/AC tra il fiume Isonzo e il fiume Tagliamento, ed è in corso, con il supporto tecnico dell'ing. Andrea Debernardi, una valutazione complessiva del progetto preliminare;
- 4) nell'ambito di questo lavoro di valutazione, in data 19/12/2012 l'ing. Debernardi ha depositato presso il Comune di Bagnaria Arsa, comune capofila, il documento dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.0", nel quale sono riportati i primi risultati di valutazione del progetto in questione;

EVIDENZIATO che nei documenti progettuali presentati:

- 1) manca l'analisi documentata dei flussi di traffico esistenti e previsti sia per le merci che per i passeggeri;
- 2) manca altresì una valutazione del rapporto costi/benefici, indispensabile per avere un quadro economico attendibile, così come previsto dal D. Lgs. 163/2006;

con voti unanimi favorevoli

DELIBERA

- 1) Di considerare quanto esposto in premessa parte integrante della presente deliberazione.
- 2) Di fare proprio ed approvare il documento dell'ing. Debernardi, depositato presso il Comune di Bagnaria Arsa, comune capofila, il 19/12/2012, dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.0", nel quale sono riportati i risultati del lavoro di valutazione dell'ing. Debernardi sul progetto in questione, per conto dell'Assemblea Permanente dei Sindaci;
- 3) Di integrare le osservazioni di cui alla, nota a firma del Sindaco prot. n. 2041° del 25/02/2011 evidenziando quanto segue:
 - a) la richiesta di eliminazione della parte di tracciato che riguarda il collegamento della zona di porto Nogaro con Palmanova che insisteva nel territorio di Fauglis Bagnaria Arsa e Torviscosa (cosiddetto LUNOTTO);
 - b) la richiesta di individuazione della via di collegamento della direttrice EST-OVEST con quella NORD-SUD nella linea esistente ed in funzione Palmanova-Cervignano del Friuli mediante il suo potenziamento;
 - c) la richiesta di assunzione della alta capacità mercantile che non necessita di velocità elevate quale priorità strategica anche in considerazione della proposta di modifica della rete di trasporto trans europeo adottata nell'ottobre 2011 dalla Commissione europea;
 - d) la richiesta della necessità già prospettata di predisporre un'analisi costi/benefici anche alla luce della continua evoluzione dello scenario economico e finanziario;
 - e) la richiesta che la realizzazione dell'opera non potrà prescindere dal recepimento da parte di RFI delle osservazioni proposte dalle istituzioni locali;
- 4) Di ritenere la realizzazione dell'opera assolutamente indispensabile per il miglioramento di persone e merci su rotaia in previsione dei futuri scenari economici, politici e sociali europei;
- 5) Di nominare quale responsabile del presente procedimento il Responsabile del Servizio Tecnico comunale, che seguirà pertanto ogni adempimento relativo alla presente pratica, incaricandolo di disporre la trasmissione del presente parere agli organi competenti.
- 6) Di dichiarare, ad unanimità di voti resi con separata votazione, il presente atto immediatamente esecutivo, ai sensi dell'art. 17 della L.R. 24.05.2004 n. 17.

Letto, confermato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
f.to Marino Del Frate

IL SEGRETARIO
f.to Angela Spanò

ATTESTATO DI PUBBLICAZIONE

La presente deliberazione, immediatamente esecutiva, è in pubblicazione all'albo pretorio per quindici giorni consecutivi dal 04.02.2013.

addi, 04.02.2013

L'IMPIEGATO RESPONSABILE
f.to Maria Lucia Tondon

Copia conforme all'originale ad uso amministrativo.

addi, 04.02.2013

L'IMPIEGATO RESPONSABILE
Maria Lucia Tondon

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

La presente deliberazione è stata pubblicata all'albo pretorio per quindici giorni consecutivi dal 04.02.2013 al 19.02.2013 inclusi. Contro la stessa non sono stati prodotti reclami o denunce.

addi, 20.02.2013

L'IMPIEGATO RESPONSABILE
Maria Lucia Tondon

ATTESTATO DI ESECUTIVITA'

- dalla sua data (L.R. n. 17/2004 art. 17)

addi, 04.02.2013

L'IMPIEGATO RESPONSABILE
Maria Lucia Tondon

COPIA

N. 83 del Reg. Delib.

COMUNE DI GONARS

Provincia di Udine

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Oggetto: Legge n. 443/2001 – d.lgs. n. 163/2006 – d.lgs. n. 152/2006 – L.R. n. 43/1990 progetto preliminare “Nuova linea AV/AC Venezia –Trieste”. Parere.

Comunicata ai capigruppo consiliari il 25.07.2012 Prot. n. 6820

L'anno duemiladodici il giorno ventiquattro del mese di luglio alle ore 23,50 nella sala comunale, in seguito a convocazione, si è riunita la Giunta Comunale.

Intervengono al presente punto all'ordine del giorno:

CARICA	COGNOME	NOME	PRESENTE	ASSENTE
SINDACO	DEL FRATE	MARINO	<input type="radio"/>	
ASSESSORE	SEDRANI	LUCA	<input type="radio"/>	
ASSESSORE	BOEMO	IVAN DIEGO		<input checked="" type="radio"/>
ASSESSORE	BUDAI	ALBERTO	<input type="radio"/>	
ASSESSORE	BAGGIO	EMANUELE	<input type="radio"/>	

Assiste il segretario comunale dott.ssa Angela Spanò.

Presiede il dott. Marino Del Frate nella sua qualità di sindaco.

Legge n.443/2001 – dlgs 163/2006 – dlgs 152/2006 – L.R.43/1990 progetto preliminare “Nuova linea AV/AC Venezia –Trieste. Parere

LA GIUNTA COMUNALE

Vista la nota della Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna acquisita al protocollo in data 28/06/2012 prot. 5946 con la quale si chiede di esprimere il parere ai sensi dell'art. 3 della L.R n. 43/1990 sulla Relazione Generale Sistema Conoscitivo unitario presentata dalla società ITALFERR e relativa al progetto preliminare della “Nuova linea AV/AC Venezia –Trieste integrando le documentazioni precedentemente pervenute a fine 2010 ed inizio 2011;

RILEVATO che il Comune di Gonars, con nota a firma del Sindaco prot. n.2041°del 25/02/2011, aveva già espresso le proprie osservazioni in merito agli elaborati fino a tale data presentati che vengono riportati:

“CONSIDERAZIONI GENERALI

La prima riunione di tutti i sindaci i cui comuni sono coinvolti nel percorso TAV della Regione FVG si è tenuto a Trieste nel gennaio 2011 ed incontri successivi si sono svolti a Udine

In tale occasione e' stato illustrato il percorso della linea ad alta velocità e si è ribadito che verrà realizzato col consenso dei comuni previa condivisione del percorso e nell'assoluto rispetto dei parametri di riferimento che riducano al consentito l'impatto ambientale.

I dati salienti di queste riunioni ed il metodo di procedere nelle fasi successive, condiviso da tutti i presenti è stato quello di organizzare successivi incontri con rappresentanze ristrette dei comuni, e che il termine per l'invio in Regione, da parte delle amministrazioni locali di osservazioni, dei rilievi e proposte sarebbe stato esteso al di là del 28 febbraio, considerato non più “termine ultimativo“

I sindaci, in linea di principio, sono stati tutti d'accordo sulla necessità della realizzazione dell'opera. Anche il Comune di Gonars, come ribadito in più sedi è assolutamente d'accordo sulla realizzazione del progetto, ma è seriamente preoccupato sull'impatto che avrà sul territorio e d'è impegnato, oltre all'approfondimento della questione, al recepimento delle istanze dei cittadini ed alla proposta di alternative.

Da qualche settimana siamo in possesso dei dati che ci hanno illustrato in dettaglio il percorso e le caratteristiche dell'opera consentendo a tutti noi di farci un'idea delle dimensioni, della ubicazione precisa e quindi di una prima grossolana valutazione di impatto ambientale.

I dati sono stati comunicati ai cittadini a mezzo stampa.

Segnaliamo di seguito perplessità e rilievi pervenuti immediatamente dopo la pubblicazione dei primi dati sulla ubicazione ed estensione del manufatto.

RILIEVI DELLA CITTADINANZA

Proprietari dei fondi

Dopo pochissimi giorni alcuni proprietari dei fondi che saranno occupati dalla TAV si sono fatti vivi lamentando che l'opera, oltre ad incidere pesantemente sul territorio e sulla possibilità' di accesso ai fondi sicuramente vanificherebbe il loro lavoro volto a comperare fondi contigui per acquisire appezzamenti vasti da lavorare con maggiore efficienza ed efficacia oltre che a deprezzare pesantemente il valore di questi fondi, con grave danno economico per loro ed i loro figli.

Cacciatori e privati cittadini

Numerose perplessità anche da parte delle associazioni dei cacciatori e dei comuni cittadini che lamentano la occupazione del territorio ed il suo stravolgimento ambientale e paesaggistico da parte di gigantesche e numerose infrastrutture , che fanno temere per le attività ludiche , sportive e ricreative.

Cittadini residenti nelle abitazioni adiacenti la linea ferroviaria .

Cittadini residenti nella abitazioni adiacenti la nuova opera sono preoccupati dell'inquinamento ambientale, luminoso ed acustico conseguente al passaggio TAV e chiedono informazioni precise sul numero dei passaggi di convogli nella giornata e nella notte, sulla loro velocità, sulla rumorosità delle macchine, sulla emissione di sostanze inquinanti in atmosfera, e naturalmente sulla efficacia delle opere di mitigazione e si dicono preoccupati per il loro impatto sul paesaggio.

CONSIDERAZIONI DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI GONARS

Numerose opere infrastrutturali sono ubicate sul territorio comunale di Gonars. In particolare la A4 con la costruenda terza corsia e relativi grandi parcheggi, il raccordo A4 –A23 che insiste completamente sul territorio di Ontagnano, la parte iniziale della A23, il rigassificatore SNAM, le

innumerevoli cave e discariche posizionate sulla napoleonica, cui si dovrebbe aggiungere questa nuova opera che oltre ad occupare parte del territorio e sequestrare moltissimo terreno intercluso tra opere viarie e ferroviarie, sarà accompagnata da tre imponenti cavalcaferrovia.

Segnaliamo che il corrispettivo ritorno economico per tutto quanto sopra elencato si è limitato alla concessione della stazione di servizio autostradale denominata "Gonars Sud". Molti nostri concittadini lamentano che il territorio comunale "ha già dato"

L'ansa della ferrovia che insisterà sui terreni del comune di Gonars si stacca dal sedime della vecchia linea S. Giorgio di Nogaro-Palmanova a Sud dell'abitato di Bagnarla Arsa per reimmettervisi più a nord e sembra pensata per evitare l'abitato del comune vicino.

Siamo assolutamente d'accordo sulla limitazione dell'impatto sulle comunità ma questo non dovrebbe significare il sacrificio di un comune limitrofo per un vantaggio a senso unico.

Storicamente il comune di Bagnaria Arsa è stato sede della ferrovia con la stazione ed i relativi vantaggi per i suoi concittadini ed in questo momento dovrebbe continuare ad essere la sede della nuova linea.

Naturalmente ci rendiamo conto che la proposta, per quanto a noi sembri assolutamente motivata, creerebbe un problema serio per quella comunità.

Il punto essenziale, comunque, evidenziato dall'assessore Riccardi, è il rapporto costo-beneficio dell'opera, non espressamente richiesto dalle direttive europee ma che la regione si è assolutamente imposto per ragioni di trasparenza e di rispetto nei confronti delle comunità e dei loro rappresentanti.

Questo rapporto costo-beneficio, chiesto comunque a gran voce dai nostri concittadini, crediamo se adeguatamente illustrato e motivato riuscirebbe a stemperare le perplessità e a ridurre le considerazioni negative che i primi contatti con gli abitanti del comune hanno evidenziato.

CONCLUSIONI:

Riteniamo pertanto, a salvaguardia della integrità territoriale dei comuni di Gonars, Palmanova e Bagnaria Arsa, che la linea TAV dovrebbe essere interrata a Sud dell'abitato per emergere alla stazione di Palmanova.

Questo eviterebbe la costruzione di tre giganteschi e dispendiosi cavalca ferrovia.

Resta inteso che questa amministrazione comunale non si ritiene vincolata dalle scelte delle precedenti amministrazioni, pur conscia, come ripetutamente ribadito in più sedi che è nostro compito di cercare di attivarci in ogni modo perchè l'opera si realizzi in quanto strategica per le opere infrastrutturali di adeguamento agli standards europei e fondamentale per la modernizzazione del nostro Paese

Seguirà documentazione dettagliata delle altre criticità che dovessero emergere e delle eventuali, ulteriori segnalazioni dei nostri concittadini"

Dato atto che i Comuni interessati dalla Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste in merito all'invio del documento integrativo allo studio di VIA relativo al progetto preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" hanno espresso in maniera unitaria le seguenti osservazioni.

Per la tratta Mestre-Portogruaro, lo studio di "VIA" è relativo al progetto del tracciato "litoraneo" così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, benché sia in atto da mesi un confronto tra i Comuni interessati e il Commissario Straordinario Mainardi. Il Commissario ha registrato il dissenso quasi unanime dei Comuni interessati nei confronti del tracciato "litoraneo" e ha presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, attualmente al vaglio dei Comuni stessi, che prevede un tracciato del tutto diverso, affiancato alla linea storica. Questo mutamento di scenario non può non avere conseguenze dirette anche sulla tratta friulana, in particolare per quanto riguarda il tracciato previsto tra Ronchis e Torviscosa e la scelta progettuale del 2010 di affiancare le infrastrutture ferroviarie all'Autostrada A4. Il problema dell'innesto tra i due rami, e l'eventuale disomogeneità delle caratteristiche tecniche del tracciato, sono a questo punto ineludibili, e dovranno essere oggetto di una valutazione seria e circostanziata da parte dei Sindaci dei Comuni friulani per l'eventuale individuazione di un'alternativa di tracciato compatibile con lo scenario che si sta delineando in Veneto e che dovrà tenere conto di tutte le possibili fasi di ammodernamento e di potenziamento della linea storica. Si evidenzia inoltre come in territorio di Ronchis il tracciato proposto nel progetto preliminare RFI del 2010 insista su di un corridoio che appare ormai compromesso dalla realizzazione del nuovo casello autostradale.

Nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico-Adriatico", il quale, entrando in Italia dal valico di Tarvisio e ricalcando la cosiddetta "Pontebbana" fino a Udine,

proseguirà a sud in direzione di Palmanova e di Cervignano scalo, per connettersi alla linea Trieste-Venezia. Tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano-Udine e della connessione con la nuova linea Trieste-Venezia.

La valutazione che l'Assemblea dei Sindaci opererà in accordo con il professionista dovrà quindi essere fatta sulla tratta Cervignano-Palmanova-Udine e non solo sulla interconnessione con la Trieste-Venezia e l'ingresso allo scalo merci di Cervignano. In merito a quest'ultimo punto, le Amministrazioni Comunali di Torviscosa, Bagnaria Arsa, Gonars e Palmanova esprimono un forte dissenso sulla soluzione progettuale contenuta nel progetto RFI del 2010, in particolare per quanto riguarda il "lunotto" di collegamento tra lo scalo e la connessione prevista sul sedime della dismessa linea San Giorgio di Nogaro-Palmanova.

CONSIDERATO quindi che da tale data ad oggi:

il quadro programmatico del progetto della linea VE-TS è recentemente cambiato, alla luce di ciò che sta avvenendo sulla tratta veneta dove il progetto preliminare presentato è oggetto di sostanziali modifiche, che porteranno ad una rivalutazione della tratta che percorre la nostra Regione;

le mutate priorità espresse anche in sede Europea, vedi "Corridoio Baltico-Adriatico", non considerato nell'attuale progettazione, modifica sostanzialmente le strategie e le sinergie progettuali fino ad oggi adottate;

RILEVATO inoltre che il progetto presentato, nell'attuale soluzione, in corrispondenza dell'intersezione tra le due direttrici est-ovest e nord-sud, impatterebbe pesantemente sul territorio del comune e di quelli circostanti, si auspica soluzioni alternative di analoga funzionalità, con minori costi in termini economici e, soprattutto, ambientali;

con voti unanimi favorevoli

DELIBERA

- 1) Di considerare quanto esposto in premessa parte integrante della presente deliberazione.
- 2) Di integrare le osservazioni di cui alla, nota a firma del Sindaco prot. n. 2041° del 25/02/2011 evidenziando quanto segue:
 - a) la richiesta di eliminazione della parte di tracciato che riguarda il collegamento della zona di porto Nogaro con Palmanova che insisteva nel territorio di Fauglis Bagnaria Arsa e Torviscosa (cosiddetto LUNOTTO);
 - b) la richiesta di individuazione della via di collegamento della direttrice EST-OVEST con quella NORD-SUD nella linea esistente ed in funzione Palmanova-Cervignano del Friuli mediante il suo potenziamento;
 - c) la richiesta di assunzione della alta capacità mercantile che non necessita di velocità elevate quale priorità strategica anche in considerazione della proposta di modifica della rete di trasporto trans europeo adottata nell'ottobre 2011 dalla Commissione europea;
 - d) la richiesta della necessità già prospettata di predisporre un'analisi costi/benefici anche alla luce della continua evoluzione dello scenario economico e finanziario;
 - e) la richiesta che la realizzazione dell'opera non potrà prescindere dal recepimento da parte di RFI delle osservazioni proposte dalle istituzioni locali;
- 3) Di ritenere la realizzazione dell'opera assolutamente indispensabile per il miglioramento di persone e merci su rotaia in previsione dei futuri scenari economici, politici e sociali europei;
- 4) Di nominare quale responsabile del presente procedimento il Responsabile del Servizio Tecnico comunale, che seguirà pertanto ogni adempimento relativo alla presente pratica, incaricandolo di disporre la trasmissione del presente parere agli organi competenti.
- 5) Di dichiarare, ad unanimità di voti resi con separata votazione, il presente atto immediatamente esecutivo, ai sensi dell'art.1, comma 19 della L.R. 21/2003.

Letto, confermato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
f.to Marino Del Frate

IL SEGRETARIO
f.to Angela Spanò

ATTESTATO DI PUBBLICAZIONE

La presente deliberazione, immediatamente esecutiva, è in pubblicazione all'albo pretorio per quindici giorni consecutivi dal 25.07.2012.

addì, 25.07.2012

L'IMPIEGATO RESPONSABILE
f.to Maria Lucia Tondon

Copia conforme all'originale ad uso amministrativo.

addì, 25.07.2012

L'IMPIEGATO RESPONSABILE
Maria Lucia Tondon

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

La presente deliberazione è stata pubblicata all'albo pretorio per quindici giorni consecutivi dal 25.07.2012 al 09.08.2012 inclusi. Contro la stessa non sono stati prodotti reclami o denunce.

addì, 10.08.2012

L'IMPIEGATO RESPONSABILE
Maria Lucia Tondon

ATTESTATO DI ESECUTIVITA'

- dalla sua data (L.R. n. 17/2004 art. 17)

addì, 10.08.2012

L'IMPIEGATO RESPONSABILE
Maria Lucia Tondon



COMUNE DI PALAZZOLO DELLO STELLA
 PROVINCIA DI UDINE

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

OGGETTO: Adozione del documento di sintesi delle Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste / tratta Portogruaro-Ronchi ed al successivo Quadro conoscitivo unitario, già predisposte dalle Amministrazioni Comunali interessate.

L'anno **duemilatredici** il giorno **venticinque** del mese di **gennaio** ore **08.30'** nella Sala Comunale, si è riunita la Giunta Comunale.

Sono intervenuti i Signori:

			PRESENTI	ASSENTI
1.	Dott. BORDIN	Mauro	Sindaco	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
2.	ZORODDU	Simone Francesco	Assessore Vice Sindaco	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
3.	TISIOT	Giovanni	Assessore	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
4.	PIZZALI	Marina	Assessore	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
5.	D'ALTILIA	Franco	Assessore	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
			Totale nr.	4 1

Partecipa il Consigliere incaricato Valentina MIOTTO SI NO

Partecipa il Segretario Comunale:
dott.ssa Luisa CANTARUTTI

Constatato il numero legale degli intervenuti, assume la presidenza il **dott. Mauro BORDIN**, nella sua qualità di **Sindaco**, ed espone gli oggetti iscritti all'Ordine del Giorno. Su questi la Giunta Comunale adotta la seguente **DELIBERAZIONE:**

- Tecnico:
 Il Responsabile del Servizio
 f.to geom. Radames PARON

IMMED. ESEGUIBILE

OGGETTO: Adozione del documento di sintesi delle Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste / tratta Portogruaro-Ronchi ed al successivo Quadro conoscitivo unitario, già predisposte dalle Amministrazioni Comunali interessate.

LA GIUNTA COMUNALE

ASCOLTATO il relatore che espone la proposta di seguito riportata:

Richiamato il progetto preliminare dei lavori di "Infrastrutture ferroviarie strategiche legge n. 443/2001. Nuova Linea AV/AC Venezia Trieste, Progetto Preliminare tratta Portogruaro Ronchi", trasmesso da Italferr - Gruppo Ferrovie dello Stato, con nota pervenuta il 29.12.2010 al prot. n. 12946, ai sensi degli artt. 165 e 170 del D.Lgs. 163/2006 e richiamato il documento unitario dell'Assemblea permanente dei Sindaci della Bassa Friulana dd. 14.06.2012, interessati dal progetto preliminare "Nuova Linea AV/AC Venezia Trieste" (2010) nella tratta fiume Isonzo - fiume Tagliamento;

Premesso che la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna - Servizio valutazione impatto ambientale - con nota prot. n. 0022598/P del 27.06.2012 pervenuta il 27.06.2012 al prot. 5509, ha chiesto al Comune di esprimersi in merito alle integrazioni al progetto preliminare "Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste" costituito dalla "Relazione Generale - Sistema conoscitivo unitario", fatta pervenire alla Regione da ITALFERR con istanza del 14.06.2012, ai sensi dell'art. 3 della L.R. 43/90 (Ordinamento nella Regione Friuli Venezia Giulia);

Dato atto che in data 27.07.2012 al prot. n. 6373 è pervenuta nota dell'ITALFERR, con la quale viene confermato il deposito della documentazione integrativa al progetto preliminare, costituita dalla "Relazione Generale - Sistema conoscitivo unitario", già trasmessa dalla Regione con la nota del 27.06.2012, sopra richiamata, con la precisazione che eventuali osservazioni/pareri/istanze, da riformulare o ribadire, potranno essere trasmesse entro il termine di pubblicazione e quindi entro il 19 agosto 2012;

Dato atto delle seguenti criticità e osservato quanto segue, tenuto conto delle integrazioni pervenute con nota della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna - Servizio valutazione impatto ambientale Prot. n. 0022598/P del 27.06.2012 pervenuta il 27.06.2012 al prot. 5509 :

Tracciato: si ritiene di ribadire che il tracciato è quello approvato con il Protocollo d'Intesa fra le Amministrazioni interessate, firmato il giorno 04.02.2008;

Osservato che con atto giuntale n. 107 del 27-07-2012 l'Amministrazione Comunale di Palazzolo dello Stella ha ritenuto di fare proprie le osservazioni e considerazioni indicate al 1° capoverso dell'Allegato "C" del Protocollo d'Intesa

Mitigazione ambientale: <<...il progetto preliminare di RFI debba prevedere un programma di azioni di mitigazione ambientale, paesaggistica e sociale allo scopo del migliore inserimento della ferrovia AV/AC nel contesto territoriale. Il programma dovrà prevedere misure che permettano la insonorizzazione, lungo l'intera tratta qui presa in considerazione, delle abitazioni agglomerate o sparse. Dovrà prevedere inoltre, specificatamente e ovunque ciò non sia impedito dall'urbanizzazione o da altre comprovate ragioni tecniche, la mascheratura dell'intera tratta ferroviaria con arginelli declinanti verso l'esterno dell'opera ferroviaria e alberati con essenze in grado di nascondere in ogni stagione l'infrastruttura o lo stesso passaggio dei treni. Il progetto preliminare includerà altresì la mascheratura delle opere d'arte ove sia possibile e desiderabile. Esempi delle mascherature sono indicate nei disegni denominati Sub. Allegato C.>>

Con missiva di data 23-01-2013 è stato trasmesso l'elaborato di sintesi delle osservazioni elaborate dai vari Comuni e condensate in un unico elaborato;

Tale atto è stato redatto nel quadro dell'incarico per la redazione dello schema direttore del potenziamento della rete ferroviaria nella Bassa Friulana, conferito dal Comune di Bagnaria Arsa in qualità di ente capofila dell'Assemblea Permanente dei Sindaci,

L'incarico, definito dalle Amministrazioni grazie al contributo finanziario della Regione Friuli-Venezia Giulia, è stato configurato in modo tale da rappresentare un elemento di continuità metodologica con gli approfondimenti già svolti nel 2007-2008 dal Gruppo Tecnico Istruttorio istituito dalla Regione Friuli-Venezia Giulia, e che hanno già costituito un fattore di parziale orientamento per i progettisti della nuova linea;

Scopo fondamentale del documento è dunque quello di ricostruire un quadro unitario degli elementi di criticità e/o di opportunità, emersi relativamente al citato progetto preliminare, in un'ottica di co-operazione costruttiva, volta al miglioramento degli elaborati progettuali, nonché al loro inserimento entro una cornice programmatica riferita allo sviluppo dell'intera rete ferroviaria della Bassa

La presentazione delle Osservazioni al progetto preliminare del 2010 rappresenta un passaggio essenziale all'interno della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale attualmente in corso. Essa tuttavia deve tener conto anche delle variazioni intercorse durante il biennio 2010-2012 in alcuni orientamenti programmatici, relativi all'estensione della rete AV/AC ad est del nodo di Venezia.

L'incarico conferito dall'Assemblea Permanente dei Sindaci viene a riguardare non soltanto il progetto della nuova tratta AV/AC Portogruaro-Ronchi, ma anche:

- le prospettive di potenziamento della tratta Cervignano-Palmanova-Udine;
- le modalità di interconnessione con la linea Trieste-Venezia in corrispondenza dello scalo di Cervignano;
- l'assetto funzionale e gli impatti locali della rete ferroviaria esistente, compresa fra il Tagliamento, l'Isonzo ed il nodo di Udine (escluso).

Pertanto il documento costituisce la sintesi delle Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste / tratta Portogruaro-Ronchi ed al successivo Quadro conoscitivo unitario, già predisposte dalle Amministrazioni Comunali interessate

Valutati i contenuti del documento in argomento che sono conformi a quanto espresso dall'amministrazione Comunale di Palazzolo dello Stella;

Visto lo Statuto comunale;

Visti i vigenti regolamenti comunali;

Visto il T.U. delle leggi sull'ordinamento degli EE.LL.;

Visto il parere favorevole espresso dal Responsabile del Servizio;

Con voto unanime e palese;

DELIBERA

di approvare la proposta e, per le considerazioni esposte in premessa, quanto segue:

1) **DI FARE PROPRIO** il documento di sintesi delle Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste / tratta Portogruaro-Ronchi ed al successivo Quadro conoscitivo unitario, già predisposte dalle Amministrazioni Comunali interessate";

LA GIUNTA COMUNALE

Con votazione unanime e palese,

DELIBERA

di dichiarare, ai sensi della L.R. 21/2003, il presente atto immediatamente esecutivo, attesa l'urgenza di provvedere.

Letto, confermato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
f.to dott. Mauro BORDIN

L'ASSESSORE ANZIANO
f.to Simone Francesco ZORODDU

IL SEGRETARIO COMUNALE
f.to dott.ssa Luisa CANTARUTTI

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto dichiara che copia della presente deliberazione viene affissa all'Albo Pretorio del Comune per **quindici** giorni consecutivi: dal **29.01.2013** al **13.02.2013**.

Li, **29.01.2013**

L'IMPIEGATO RESPONSABILE
f.to Guido ROSSI

ESECUTIVITA' E COMUNICAZIONE

- Esecutiva dalla sua data.**
- Esecutiva decorso il termine di pubblicazione (quindici giorni).**
- La presente deliberazione è stata comunicata ai Capigruppo Consiliari in data 29.01.2013**

IL RESPONSABILE INCARICATO
f.to Guido ROSSI

Copia conforme all'originale ad uso amministrativo.

Li, 29.01.2013

IL RESPONSABILE DELL'AREA TECNICA
geom. Radames PARON





COMUNE DI PALAZZOLO DELLO STELLA

PROVINCIA DI UDINE

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

OGGETTO: Legge n. 443/2001 - D.Lgs. 163/2006 - D.Lgs. 152/2006 - L.R. 43/1990 - Progetto preliminare "Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste - *Parere*

L'anno **duemiladodici** il giorno **ventisette** del mese di **luglio** ore **13.15'** nella Sala Comunale, si è riunita la Giunta Comunale.

Sono intervenuti i Signori:

	PRESENTI	ASSENTI
1. Dott. BORDIN Mauro Sindaco	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. ZORODDU Simone Francesco Assessore Vice Sindaco	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. TISIOT Giovanni Assessore	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. PIZZALI Marina Assessore	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. D'ALTILIA Franco Assessore	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Totale nr.	5	/

Partecipa il Consigliere incaricato Valentina MIOTTO SI NO

Partecipa il Segretario Comunale:
dott.ssa Luisa CANTARUTTI

Constatato il numero legale degli intervenuti, assume la presidenza il **dott. Mauro BORDIN**, nella sua qualità di **Sindaco**, ed espone gli oggetti iscritti all'Ordine del Giorno. Su questi la Giunta Comunale adotta la seguente **DELIBERAZIONE:**

PARERI FAVOREVOLI

- **Tecnico:**
f.f. Responsabile del Servizio
Il Segretario Comunale
dott.ssa Luisa CANTARUTTI

IMMED. ESEGUIBILE

OGGETTO: Legge n. 443/2001 - D.Lgs. 163/2006 - D.Lgs. 152/2006 - L.R. 43/1990 - Progetto preliminare
"Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste - Parere

LA GIUNTA COMUNALE

ASCOLTATO il relatore che espone la proposta di seguito riportata:

Richiamato il progetto preliminare dei lavori di "Infrastrutture ferroviarie strategiche legge n. 443/2001. Nuova Linea AV/AC Venezia Trieste, Progetto Preliminare tratta Portogruaro Ronchi", trasmesso da Italferr - Gruppo Ferrovie dello Stato, con nota pervenuta il 29.12.2010 al prot. n. 12946, ai sensi degli artt. 165 e 170 del D.Lgs. 163/2006 e richiamato il documento unitario dell'Assemblea permanente dei Sindaci della Bassa Friulana dd. 14.06.2012, interessati dal progetto preliminare "Nuova Linea AV/AC Venezia Trieste" (2010) nella tratta fiume Isonzo - fiume Tagliamento, allegato alla presente quale sua parte integrante e sostanziale (Allegato 1);

Premesso che la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna - Servizio valutazione impatto ambientale - con nota prot. n. 0022598/P del 27.06.2012 pervenuta il 27.06.2012 al prot. 5509, ha chiesto al Comune di esprimersi in merito alle integrazioni al progetto preliminare "Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste" costituito dalla "Relazione Generale - Sistema conoscitivo unitario", fatta pervenire alla Regione da ITALFERR con istanza del 14.06.2012, ai sensi dell'art. 3 della L.R. 43/90 (Ordinamento nella Regione Friuli Venezia Giulia);

Dato atto che in data 27.07.2012 al prot. n. 6373 è pervenuta nota dell'ITALFERR, con la quale viene confermato il deposito della documentazione integrativa al progetto preliminare, costituita dalla "Relazione Generale - Sistema conoscitivo unitario", già trasmessa dalla Regione con la nota del 27.06.2012, sopra richiamata, con la precisazione che eventuali osservazioni/pareri/istanze, da riformulare o ribadire, potranno essere trasmesse entro il termine di pubblicazione e quindi entro il 19 agosto 2012;

Dato atto delle seguenti criticità e osservato quanto segue, tenuto conto delle integrazioni pervenute con nota della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna - Servizio valutazione impatto ambientale Prot. n. 0022598/P del 27.06.2012 pervenuta il 27.06.2012 al prot. 5509 :

Tracciato: si ritiene di ribadire che il tracciato è quello approvato con il Protocollo d'Intesa fra le Amministrazioni interessate, firmato il giorno 04.02.2008 (Allegato 2) e riportato nell'Allegato "A" a detto documento;

Mitigazione ambientale: si sottolinea quando indicato al 1° capoverso dell'Allegato "C" del Protocollo d'Intesa, ovvero che: <<...il progetto preliminare di RFI debba prevedere un programma di azioni di mitigazione ambientale, paesaggistica e sociale allo scopo del migliore inserimento della ferrovia AV/AC nel contesto territoriale. Il programma dovrà prevedere misure che permettano la insonorizzazione, lungo l'intera tratta qui presa in considerazione, delle abitazioni agglomerate o sparse. Dovrà prevedere inoltre, specificatamente e ovunque ciò non sia impedito dall'urbanizzazione o da altre comprovate ragioni tecniche, la mascheratura dell'intera tratta ferroviaria con arginelli declinanti verso l'esterno dell'opera ferroviaria e alberati con essenze in grado di nascondere in ogni stagione l'infrastruttura o lo stesso passaggio dei treni. Il progetto preliminare includerà altresì la mascheratura delle opere d'arte ove sia possibile e desiderabile. Esempi delle mascherature sono indicate nei disegni denominati Sub. Allegato C.>>

Visto lo Statuto comunale;

Visti i vigenti regolamenti comunali;

Visto il T.U. delle leggi sull'ordinamento degli EE.LL.;

Visto il parere favorevole espresso dal Responsabile del Servizio;

Con voto unanime e palese;

DELIBERA

- Di formulare e di fare proprie le osservazioni e considerazioni dettagliatamente esposte in premessa;
 - la presente delibera viene trasmessa, unitamente al Documento Unitario dell'Assemblea dei Sindaci, alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna - affinché provveda a darne opportuna conoscenza a ITALFERR.
- di riservarsi l'espressione di ulteriori osservazioni/pareri/istanze, tra trasmettere a RFI, nel termine indicato nella nota del 27.07.2012 prot. n. 6373.

LA GIUNTA COMUNALE

Con votazione unanime e palese,

DELIBERA

di dichiarare, ai sensi della L.R. 21/2003, il presente atto immediatamente esecutivo, attesa l'urgenza di provvedere.



Allegato 1 alla GC
107.pdf



Allegato 2 alla GC
107.pdf

Letto, confermato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
dott. Mauro BORDIN

L'ASSESSORE ANZIANO
Simone Francesco ZORODDU

IL SEGRETARIO COMUNALE
dott.ssa Luisa CANTARUTTI

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto dichiara che copia della presente deliberazione viene affissa all'Albo Pretorio del Comune per **quindici** giorni consecutivi: dal 01.08.2012 al 16.08.2012

Li, 01.08.2012

L'IMPIEGATO RESPONSABILE
Guido ROSSI

ESECUTIVITA' E COMUNICAZIONE

- Esecutiva dalla sua data.**
- Esecutiva decorso il termine di pubblicazione** (quindici giorni).
- La presente deliberazione è **stata comunicata** ai Capigruppo Consiliari in data 01.08.2012.

IL RESPONSABILE INCARICATO
Guido ROSSI

**VERBALE DELL'ASSEMBLEA DEI SINDACI DEI COMUNI INTERESSATI DAL
PASSAGGIO DELLA LINEA FERROVIARIA AD ALTA CAPACITA'
RONCHI SUD-CONFINE REGIONALE – 14 giugno 2012**

Il giorno 14 giugno 2012, alle ore 20.30, presso il municipio di Bagnaria Arsa, si è tenuta l'assemblea dei sindaci dei Comuni interessati dal passaggio della linea ferroviaria AC nel tratto Ronchi sud-confine regionale.

I punti all'odg sono i seguenti:

- 1) Presentazione del consulente dei Comuni, ing. Andrea Debernardi;
- 2) Varie ed eventuali.

Sono presenti i rappresentanti dei seguenti Comuni:

Bagnaria Arsa, nella persona del Sindaco Cristiano Tiussi;
Carlino, nella persona del Sindaco Diego Navarra;
Cervignano del Friuli, nella persona del Sindaco Gianluigi Savino;
Gonars, nella persona del Sindaco Marino Del Frate;
Palazzolo dello Stella, nella persona del Vicesindaco Simone Zoroddu;
Palmanova, nella persona dell'Assessore Gianluca Birri;
Pocenia, nella persona del Sindaco Danilo Bernardis;
Porpetto, nella persona del Sindaco Pietro Dri;
Ronchis, nella persona del Sindaco Vanni Biasutti;
Ruda, nella persona del Sindaco Palmira Mian;
Torviscosa, nella persona del Sindaco Roberto Fasan;
Villa Vicentina, nella persona dell'Assessore Andrea Ballaminut.

Sono assenti i rappresentanti dei Comuni di **Castions di Strada, Fiumicello, Muzzana del Turgnano, San Giorgio di Nogaro, Santa Maria la Longa e Teor.**

Gli Assessori e i Vicesindaci sono stati delegati a rappresentare il proprio Comune dai rispettivi Sindaci.

È altresì presente l'ing. **Andrea Debernardi**, professionista incaricato dai Comuni per l'attività di valutazione del progetto RFI 2010.

Il **Sindaco di Bagnaria Arsa** espone preliminarmente la situazione relativa al finanziamento regionale per la copertura delle spese per il professionista incaricato. Comunica il fatto che, per un difetto procedurale, lo stanziamento previsto dalla Regione nella legge di assestamento 2011 è passato in economia, e dunque non è utilizzabile. Informa tuttavia di aver preso contatti di diretti con l'Assessore Regionale Riccardi per il ripristino della posta a bilancio nell'imminente legge di assestamento 2012, per la stessa cifra (50.000 €), e di avere ottenuto rassicurazioni verbali in tal senso.

Presenta quindi l'ing. **Andrea Debernardi**, di cui ha in precedenza fornito il curriculum che viene dato per assunto dai Sindaci, e passa la parola al professionista.

L'ing. **Debernardi** effettua una disamina complessiva sullo stato attuale del progetto, affermando che vi sono alcune variabili di cui tenere conto rispetto all'elaborato RFI 2010. In particolare si sofferma sugli sviluppi nel vicino Veneto, dove il Commissario straordinario ha predisposto un progetto di fattibilità, al vaglio dei Comuni, che prevede il possibile affiancamento alla linea storica esistente.

La seconda variabile riguarda il corridoio Baltico-Adriatico, inserito dalla Commissione Europea nella revisione della rete di Trasporto Trans-europeo. Il progetto del 2010 si limitava a trattare la connessione con l'interporto e con la linea Venezia-Trieste nel territorio dei Comuni di Cervignano, Torviscosa, Gonars, Palmanova. Quindi si pone il problema di procedere con la valutazione anche per la tratta della Cervignano-Udine anche nord di Palmanova.

Il **Sindaco di Ronchis** e il **Sindaco di Torviscosa** chiedono ulteriori delucidazioni in merito, in particolare, nel primo caso, in relazione all'avvenuta costruzione del nuovo casello autostradale di Ronchis.

Il **Sindaco di Bagnaria**, alla luce delle considerazioni effettuate dal professionista, propone quindi di coinvolgere nel tavolo tecnico anche i Comuni di Pavia di Udine e di Pozzuolo del Friuli interessati dalla linea Cervignano-Udine, oltre a quello di Santa Maria la Longa che già ha aderito all'Assemblea.

Il **Vicesindaco di Palazzolo** esprime la propria preoccupazione per un eventuale cambiamento del tracciato previsto nel 2010 sul territorio comunale di sua competenza, e a ragione di ciò propone di coinvolgere nel tavolo tecnico anche i Comuni di Precenico e di Latisana.

Entrambe le proposte di allargamento del numero dei Comuni partecipanti all'Assemblea vengono approvate all'unanimità dall'Assemblea e il Sindaco di Bagnaria si incarica di darvi corso.

L'ing. Debernardi effettua ulteriori valutazioni di carattere generale sulla possibilità di interventi più limitati e puntuali per migliorare la rete attuale, da affrontare in via prioritaria, mentre il problema di una linea veloce, all'apparenza più lontana nei tempi di esecuzione, richiede comunque fin da ora uno sforzo pianificatorio da parte dei Comuni, al fine di salvaguardare il più possibile il territorio e consegnarlo alle generazioni future.

Il Sindaco di Torviscosa solleva poi il problema delle barriere antirumore e ottiene dall'ing. Debernardi le delucidazioni richieste.

L'ing. Debernardi prosegue quindi con l'esposizione del suo programma di lavoro, che prevede anche l'enucleazione di gruppi di studio più agili per la valutazione di criticità peculiari e omogenee. La definizione dei gruppi verrà fatta nella prossima riunione, a inizio luglio.

Richiede quindi ai Comuni la documentazione necessaria a impostare il lavoro di analisi.

Il presente verbale è sottoscritto seduta stante dai rappresentanti dei Comuni presenti all'assemblea, come riportato alla pagina seguente.

La seduta è tolta alle ore 22.30.

Bagnaria Arsa, 14 giugno 2012.



CITTA' DI CERVIGNANO DEL FRIULI

Provincia di Udine
SERVIZIO SEGRETERIA E AFFARI GENERALI

Piazza Indipendenza n° 1

C.A.P. 33052

Prot.n. 4695

Cervignano del Friuli 05/02/08

Al sig. SINDACO
del Comune di 33050 BAGNARIA ARSA

Al sig. SINDACO
del Comune di 33050 CASTIONS DI STRADA

Al sig. SINDACO
del Comune di 33052 CERVIGNANO DEL FRIULI

Al sig. SINDACO
del Comune di 33050 FIUMICELLO

Al sig. SINDACO
del Comune di 33050 GONARS

Al sig. SINDACO
del Comune di 33055 MUZZANA DEL TURGNANO

Al sig. SINDACO
del Comune di 33056 PALAZZOLO DELLO STELLA

Al sig. SINDACO
del Comune di 33057 PALMANOVA

Al sig. SINDACO
del Comune di 33050 POCENIA

Al sig. SINDACO
del Comune di 33050 PORPETTO

Al sig. SINDACO
del Comune di 33050 RONCHIS

Al sig. SINDACO
del Comune di 33050 RUDA

Al sig. SINDACO
del Comune di 33058 SAN GIORGIO DI NOGARO

COMUNE DI PALAZZOLO DELLO STELLA		
Prot. n.	1075	
Cod.	Class.	
- 7 FEB. 2008		
<input type="checkbox"/> SINDACO	<input type="checkbox"/> SEGRETARIO COM	<input type="checkbox"/> SEGRETERIA
<input type="checkbox"/> RAGIONERIA	<input type="checkbox"/> DEMOGRAFICO	<input checked="" type="checkbox"/> UFFICIO TECNICO
<input type="checkbox"/> POLIZIA MUNICIPALE	<input type="checkbox"/> ASS. TE. SOCIALE	<input type="checkbox"/> BIBLIOTECA
COPIA SINDACO e Vicesindaco		



Al sig. SINDACO
del Comune di 33050 TEOR

Al sig. SINDACO
del Comune di 33050 TORVISCOSA

Al sig. SINDACO
del Comune di 33059 VILLA VICENTINA

OGGETTO: Protocollo d'intesa per la condivisione del tracciato della ferrovia AV/AC del Progetto Prioritario n. 6 comunemente detto Corridoio V, nella tratta tra i fiumi Isonzo e Tagliamento.

Si trasmette copia del Protocollo in oggetto e dell'Allegato "C" allo stesso sottoscritto in data 04.02.08 .

Distinti saluti



IL SINDACO
Pietro Paviotti

Protocollo d'Intesa per la condivisione del tracciato della ferrovia AV/AC del Progetto Prioritario n.6, comunemente detto Corridoio V, nella tratta fra i fiumi Isonzo e Tagliamento.

1. Premesso

che in data 13 ottobre 2006 la Regione, la Provincia di Udine, i comuni di Castions di Strada, Palmanova, Bagnaria Arsa, Porpetto, Gonars, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Aiello del Friuli, Teor, Pocenia, Ronchis, Villa Vicentina, Ruda, Fiumicello, Cervignano hanno sottoscritto un verbale con il quale si sono impegnati a sottoporre alla approvazione dei rispettivi consigli comunali un Protocollo d'intesa¹ con cui le parti firmatarie:

- **ritengono congiuntamente**

1. che il tracciato della menzionata ferrovia AV/AC, tratta tra Gonars e Villa Vicentina, abbia un impatto ambientale e sociale molto rilevante, che pertanto le indicazioni di tracciato non possano essere accettate e vada conseguentemente sottoposto a modificazioni strutturali attraverso un approfondimento tecnico che veda coinvolta la Regione, la Provincia e i comuni interessati;
2. che anche per la tratta Porpetto fiume Tagliamento vadano individuate azioni, anche rilevanti e senza vincoli economici, di mitigazione dell'impatto ambientale e sociale nonché di migliore armonizzazione con il contesto infrastrutturale ed urbanistico ivi inclusa la politica di tutte le infrastrutture dell'intera bassa friulana;
3. che sia conseguentemente necessario che i firmatari del presente protocollo attivino con tempestività ogni azione politica e di approfondimento tecnico allo scopo di individuare opzioni alternative alle proposte progettuali già depositate da RFI;
4. che tali soluzioni alternative dovranno essere coerenti con la 1692/96 e la 884/2004, in grado di porre rimedio ai difetti strutturali del progetto preliminare di RFI nonché di assicurare un adeguato inserimento dell'opera nel contesto urbanistico, infrastrutturale e paesaggistico del territorio della bassa friulana.

¹ Il Protocollo e il verbale sono allegati al presente Protocollo d'intesa.

- **convengono infine**

- a) che sulla base di quanto esposto in precedenza sia utile allestire un gruppo tecnico di lavoro (GTI) Regione, Provincia, comuni allo scopo di individuare le soluzioni progettuali alternative al preliminare di RFI;
- b) che il GTI sia composto dall'assessore regionale ai trasporti che convoca il Gruppo, con cadenze concordate con i sindaci e almeno una volta al mese, dal presidente della Provincia, dai sindaci firmatari;
- c) che il GTI debba essere assistito da tecnici esperti in materia ferroviaria indicati da Regione, Provincia, comuni;
- d) che il gruppo tecnico avrà a disposizione un congruo tempo di lavoro per il buon espletamento dell'incarico;
- e) che i tecnici indicati congiuntamente dai comuni firmatari, nel numero massimo di due, saranno pagati dalla Regione per un importo massimo di euro quindicimila ciascuno (più IVA);
- f) che le risultanze del lavoro del GTI saranno messe a disposizione del pubblico;
- g) che la Regione metterà a disposizione del GTI tutti i documenti e le informazioni afferenti il Progetto Prioritario n. 6 e in suo possesso ivi inclusi i documenti riguardanti i rapporti costi benefici.

2. Premesso

- che il Gruppo Tecnico di Istruttoria (GTI) indicato nel Protocollo d'intesa del 13 ottobre 2006 è stato effettivamente istituito e ha svolto una intensa attività con nove riunioni plenarie;
- che il GTI è stato assistito da quattro tecnici incaricati dalla Regione a proprie spese;
- che dei quattro tecnici l'ingegner Fabio Santorini è stato indicato dalla Regione, l'ingegner Fiorella Honsell dalla Provincia di Udine mentre gli ingegneri Stefano Gori e Andrea Debernardi sono stati indicati dai comuni;
- che, come è stato loro chiesto dal GTI, i tecnici hanno studiato il maggior numero di alternative al progetto di RFI con lo scopo di provvedere non solo alla ricerca di soluzioni migliori di quelle proposte dalla società ferroviaria ma anche di comparare fra di loro le ipotesi alternative con l'intento di consentire a Regione ed enti locali di scegliere il tracciato ritenuto socialmente, ambientalmente e paesaggisticamente meno impattante pur conservando le specifiche di una infrastruttura AV/AC;
- che i tecnici hanno operato con efficacia a sostegno del GTI con una intensa attività di supporto dei sindaci incontrando le amministrazioni e i cittadini nonché con sopralluoghi in sito;

- che la pluralità delle opinioni dei quattro tecnici ha consentito di prendere in esame ogni ipotesi di alternativa alle soluzioni progettuali proposte da RFI e pertanto di sottoporre agli amministratori pubblici un più completo quadro di opzioni.

3. Premesso

- che fin dalla prima riunione il GTI ha ritenuto di coinvolgere nell'istruttoria, ed includere nel proprio seno, anche i Comuni di Torviscosa e di San Giorgio di Nogaro in quanto potenzialmente interessati alla individuazione di un tracciato della ferrovia AV/AC alternativo a quello di RFI;
- che i due comuni hanno effettivamente partecipato ai lavori del GTI al pari degli altri contribuendo all'esito finale;

4. Premesso

- che il GTI ha individuato un tracciato della ferrovia AV/AC Venezia Ronchi Sud alternativo a quello proposto da RFI nel 2006, che ciò implica che comuni originariamente interessati alla localizzazione dell'infrastruttura non lo siano più poiché il loro territorio non viene più coinvolto e che, viceversa, comuni originariamente non interessati alla ferrovia dal progetto RFI del 2006 lo siano ora sulla base delle nuove proposte del GTI;
- che i comuni ora interessati alla costruenda ferrovia sulla base delle proposte del GTI risultano essere: Bagnaria Arsa, Castions di Strada, Cervignano del Friuli, Fiumicello, Gonars, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pordenone, Porpetto, Ronchis, Ruda, San Giorgio di Nogaro, Teor, Torviscosa, Villa Vicentina;
- che la Provincia di Udine è oggetto di gestione commissariale a seguito dello scioglimento del Consiglio Provinciale e che pertanto non è in grado di partecipare alla sottoscrizione di atti politicamente rilevanti come il presente protocollo;
- che le parti firmatarie del presente atto (di seguito in breve definite come "Le parti") sono la Regione e i comuni di: Bagnaria Arsa, Castions di Strada, Cervignano del Friuli, Fiumicello, Gonars, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pordenone, Porpetto, Ronchis, Ruda, San Giorgio di Nogaro, Teor, Torviscosa, Villa Vicentina;

5. Premesso

- che i comuni di Muzzana del Turgnano, Pordenone, Teor, chiedono che la sezione della ferrovia che li interessa, in aderenza alla Autostrada A 4, possa essere collocata leggermente più a nord traslando il complesso ferrovia/autostrada con l'intento di minimizzare l'impatto infrastrutturale sul sistema degli insediamenti civili e produttivi;
- che da approfondimenti compiuti e contatti con RFI risulta essere già presente una esigenza di tale genere, indipendentemente dalla richiesta dei comuni di cui al punto precedente, allo scopo di armonizzare i tracciati di ferrovia ed autostrada;

- che la delibera n.13 di data 18 marzo 2005 con la quale il CIPE approva il progetto preliminare della terza corsia della A 4 fra Quarto d'Altino e Villesse prescrive fra l'altro che il progetto definitivo deve "Garantire l'armonizzazione dell'opera con la linea ferroviaria AV/AC, tratta Venezia-Ronchi dei Legionari, al fine di ottimizzare le interferenze tra le due opere, con particolare attenzione alla realizzazione dei sovrappassi e dei sottopassi ed alle opere di mitigazione e compensazione";
- che RFI è pertanto nella condizione di subordinare la approvazione del progetto definitivo della terza corsia della A 4 alla effettiva avvenuta armonizzazione del progetto della infrastruttura autostradale al progetto della ferrovia AV/AC del Progetto Prioritario n.6;
- che RFI ha confermato di essere effettivamente intenzionata ad avvalersi delle prerogative assegnate dalla delibera CIPE ovvero di chiedere una leggera modifica del tracciato della terza corsia della A 4 nella tratta ricadente nei comuni di Muzzana del Turignano, Popenia, Teor;
- che sulla base di quanto sopra la richiesta di traslazione avanzata dai comuni non costituisce motivo di ritardo nella esecuzione delle opere della terza corsia né nella tempistica di approvazione del progetto definitivo;
- che la sezione della A4 di cui trattasi al presente punto 5. non sarà comunque fra le prime ad essere cantierate;

6. Premesso

- che in data 9 settembre 2004 la Regione e i comuni del Monfalconese hanno sottoscritto un protocollo di intesa con il quale condividono soluzioni progettuali alternative a quelle contenute nel progetto preliminare di RFI per la tratta della ferrovia AV/AC Ronchi Sud-Trieste ossia dal fiume Isonzo verso il confine di Stato;
- che mentre era in corso l'attività del GTI il Governo italiano e quello Sloveno, in data 17 luglio 2007, hanno sottoscritto l'accordo con il quale condividono il tracciato della tratta comune italo-slovena Trieste-Divaca;
- che tale accordo è l'esito del lavoro di progettazione transfrontaliera comune svolto nell'ambito del progetto denominato "CROSS V" di cui la Regione è lead partner e che è finanziato da Interreg III Italia Slovenia;
- che in data 19 novembre 2007 la Commissione Europea ha finanziato la progettazione della tratta transfrontaliera Trieste-Divaca con un somma di 50,70 milioni di euro;
- che nella medesima data la Commissione ha inoltre finanziato la progettazione della tratta Ronchi sud-Trieste, cioè dal fiume Isonzo fino alla tratta Trieste-Divaca, con una somma di 24 milioni di euro;
- che in data 19 dicembre 2007 si è insediata e ha cominciato ad operare la Conferenza Intergovernativa Italia Slovenia che ha lo scopo di redigere il trattato che disciplinerà la effettiva progettazione, costruzione e gestione della tratta comune Trieste-Divaca anche con la istituzione di un GEIE.

LE PARTI CONCORDANO

- a) che il nuovo tracciato della ferrovia AV/AC del Progetto Prioritario n.6 debba essere quello indicato dalle conclusioni del lavoro del GTI e rappresentato dalla cartografia di seguito allegata (Allegato A) che costituisce parte integrante della presente intesa;
- b) che risultino di conseguenza ridondanti, pertanto ambientalmente e paesaggisticamente indesiderabili, le opere ferroviarie indicate dalla cartografia di seguito allegata (Allegato B) che costituisce parte integrante della presente intesa;
- c) che il nuovo progetto preliminare che RFI dovrà depositare allo scopo di ottenere dalla Regione il parere favorevole alla localizzazione delle opere dovrà prevedere le nuove opere ferroviarie in conformità all'Allegato A e lo smantellamento delle opere ridondanti indicate nell'Allegato B;
- d) che la Regione debba esprimere il suo parere di Valutazione di Impatto Ambientale sul progetto preliminare di cui al punto c) prescrivendo che fra gli oneri del preliminare compaiano anche quelli del citato smantellamento di modo tale che non appena la nuova infrastruttura sia entrata in esercizio RFI debba dare seguito allo smantellamento della vecchia;
- e) che il progetto preliminare di cui al punto c) debba includere opere e accorgimenti di mitigazione ambientale sulla base di quanto indicato nell'Allegato C che costituisce parte integrante della presente intesa;
- f) che la sezione ferroviaria in affiancamento dell'Autostrada A 4, che include i comuni di Muzzana del Turgnano, Pocenia e Teor, debba essere localizzata leggermente più a nord di quanto sarebbe consentito da un pur stretto affiancamento con il progetto di terza corsia già approvato dal CIPE;
- g) che per le finalità di cui alla lettera precedente sia necessario avvalersi delle facoltà di "armonizzazione" citate al "5. Premesso" ovvero che RFI debba richiedere l'armonizzazione del progetto definitivo della terza corsia della A 4 al progetto preliminare della ferrovia AV/AC Venezia Ronchi Sud per la sezione inclusa nel territorio dei comuni di Muzzana del Turgnano, Pocenia e Teor;
- h) che le opere ferroviarie del Progetto Prioritario n.6 costituiscano una modificazione strutturale dell'assetto territoriale della Bassa friulana e che in tale ambito sia necessario ripensare l'organizzazione delle infrastrutture viarie con la costruzione di un nuovo sistema stradale, ivi incluse le opere accessorie, rappresentato in sintesi schematica dalla cartografia di seguito allegata (Allegato D) che costituisce parte integrante della presente intesa;
- i) che la congiunzione del nuovo sistema stradale di cui all'Allegato D con le opere del casello autostradale di Ronchis verrà definita con un tavolo tecnico al quale prenderanno parte la Regione, i comuni effettivamente interessati alla localizzazione delle opere ed Autovie Venete;
- j) che la Regione abbia già positivamente agito mettendo a disposizione risorse consistenti per un parziale finanziamento del sistema stradale di cui al punto precedente;
- k) che la Regione debba completare il finanziamento dell'intero programma di opere stradali indicate al punto h) entro l'anno 2012;

- l) che il progetto preliminare della nuova ferrovia AV/AC, redatto da RFI in conformità alla presente intesa, sarà esaminato, prima del deposito, dal GTI allo scopo di verificare la effettiva corrispondenza con quanto qui concordato;
- m) che anche il progetto definitivo della nuova ferrovia AV/AC sarà esaminato dal GTI prima del deposito con le finalità e lo spirito di cui al punto precedente;
- n) le opere d'arte dell'infrastruttura dell'intera tratta tra i fiumi Tagliamento e Isonzo, ivi incluse quelle che scavalcano i corsi d'acqua, debbano avere le caratteristiche della migliore qualità architettonica allo scopo di contribuire anche per questo aspetto alla minimizzazione dell'impatto ambientale e paesaggistico;
- o) che per le finalità di cui al punto precedente, peraltro oggetto di prescrizione CIPE come da deliberazione n. 13 del 18 marzo 2005, RFI provvederà a sottoporre al GTI, prima di depositare il progetto definitivo, i bozzetti di più opzioni architettoniche per la scelta della soluzione progettuale preferibile;
- p) che la Regione si assumerà gli oneri dell'incarico professionale ai quattro tecnici indicati rispettivamente da Regione, Provincia e Comuni per l'assistenza al GTI nello svolgimento delle attività previste ai punti k) e l) nonché per l'assistenza ai lavori;
- q) che RFI debba provvedere alla effettuazione degli espropri delle aree per la costruzione delle proprie infrastrutture evitando di lasciare inespropriati piccoli relitti di particella che non risultino utilizzabili;
- r) che RFI debba provvedere alla costruzione delle proprie infrastrutture espropriando anche gli edifici che pur non risultando di ostacolo al passaggio della linea ferrata siano tuttavia difficilmente abitabili causa la eccessiva prossimità con i binari e i treni che vi transitano;
- s) che vadano adottate le misure di carattere urbanistico, anche ricorrendo se del caso a speciali norme di legge della Regione, per favorire il reperimento di suoli edificabili da adibire alla costruzione di edifici sostitutivi di quelli che dovessero essere espropriati;
- t) che un anno prima della cantierizzazione delle opere della ferrovia AV/AC vada avviata a cura dell'ARPA del FVG una campagna di monitoraggio dell'inquinamento, anche acustico, lungo il tracciato della futura ferrovia AV/AC allo scopo di poter successivamente misurare eventuali variazioni intervenute a seguito dell'entrata in esercizio della nuova ferrovia;
- u) che il GTI assistito dai quattro tecnici dovrà riprendere la sua operatività dopo la ratifica del presente protocollo da parte dei consigli comunali allo scopo di definire nel dettaglio, comune per comune, tutte le misure di mitigazione ambientale e paesaggistica nonché le opere indicate a titolo esemplificativo nell'allegato C);
- v) che la Regione debba svolgere una azione di informazione diffusa sui contenuti tecnici, politici ed amministrativi del presente protocollo allo scopo di assicurare ai cittadini una adeguata conoscenza delle politiche che qui vengono convenute;
- w) i sindaci si impegnano a sottoporre il presente protocollo all'approvazione del consiglio comunale entro il mese di giugno del corrente anno;

- x) la Regione dal canto suo, vista la presente intesa ed in particolare il punto h), opererà affinché si addivenga all'accantonamento del progetto affidato alla Provincia di Udine di costruzione di una complanare stradale in affiancamento alle A 4 nei comuni di Ronchis, Teor, Palazzolo dello Stella e Muzzana.

Cervignano, 4 febbraio 2008.

Per la Regione Friuli Venezia Giulia	l'ass. Lodovico Sorogo	<i>Lodovico Sorogo</i>
Per il Comune di Bagnaria Arsa	Il sindaco	<i>Paolo Bortolin</i>
Per il Comune di Castions di Strada	XIl sindaco	<i>Paolo Bortolin</i>
Per il Comune di Cervignano del Friuli	Il sindaco	<i>Pietro Tagliari</i>
Per il Comune di Fiumicello	Il sindaco	<i>Paolo Bortolin</i>
Per il Comune di Gonars	Il sindaco	<i>Paolo Bortolin</i>
Per il Comune di Muzzana del Turgnano	Il sindaco	<i>Paolo Bortolin</i>
Per il Comune di Palazzolo dello Stella	Il sindaco	<i>Paolo Bortolin</i>
Per il Comune di Palmanova	Il sindaco	<i>Paolo Bortolin</i>
Per il Comune di Pocenia	Il sindaco	<i>Paolo Bortolin</i>
Per il Comune di Porpetto	Il sindaco	<i>Paolo Bortolin</i>
Per il Comune di Ronchis	Il sindaco	<i>Paolo Bortolin</i>
Per il Comune di Ruda	Il sindaco	<i>Paolo Bortolin</i>
Per il Comune di San Giorgio di Nogaro	Il sindaco	<i>Paolo Bortolin</i>
Per il Comune di Teor	Il sindaco	<i>Paolo Bortolin</i>
Per il Comune di Torviscosa	Il sindaco	<i>Paolo Bortolin</i>
Per il Comune di Villa Vicentina	Il Sindaco	<i>Paolo Bortolin</i>

Protocollo d'Intesa per la condivisione del tracciato della ferrovia AV/AC del Progetto Prioritario n.6, comunemente detto Corridoio V, nella tratta fra i fiumi Isonzo e Tagliamento.

ALLEGATO C

Le parti firmatarie convengono che il progetto preliminare di RFI debba prevedere un programma di azioni di mitigazione ambientale, paesaggistica e sociale allo scopo del migliore inserimento della ferrovia AV/AC nel contesto territoriale. Il programma dovrà prevedere misure che permettano la insonorizzazione, lungo l'intera tratta qui presa in considerazione, delle abitazioni agglomerate o sparse. Dovrà prevedere inoltre, specificamente e ovunque ciò non sia impedito dall'urbanizzazione o da altre comprovate ragioni tecniche, la mascheratura dell'intera tratta ferroviaria con arginelli declinanti verso l'esterno dell'opera ferroviaria e alberati con essenze in grado di nascondere in ogni stagione l'infrastruttura e lo stesso passaggio dei treni. Il progetto preliminare includerà altresì la mascheratura delle opere d'arte ove ciò sia possibile e desiderabile. Esempi delle mascherature sono indicati nei disegni denominati Sub Allegato C.

Il programma includerà altresì tutte le opere necessarie alla armonizzazione delle nuove infrastrutture con il sistema infrastrutturale esistente attraverso la realizzazione, sempre a carico di RFI, delle opere (ad esempio sottopassi o sovrappassi) necessarie a garantire la continuità della fruibilità delle infrastrutture già presenti sul territorio nonché, in genere, la fruibilità del territorio anche per scopi agricoli.

Il programma fin qui indicato sarà oggetto di prescrizione da parte della Regione nell'ambito della pronuncia della Regione stessa in sede di VIA nazionale.

A puro titolo esemplificativo vengono di seguito indicate alcune misure da inserirsi nel programma e riguardanti soltanto il territorio del Comune di Cervignano del Friuli. Lo stesso standard di interventi, eccezion fatta per la velocità di esercizio, andrà esteso a tutto il territorio compreso fra i fiumi Tagliamento e Isonzo allo scopo di minimizzare l'impatto ambientale, paesaggistico e sociale in ciascuno dei comuni compresi fra Isonzo e Tagliamento ed interessati alla linea AV/AC.

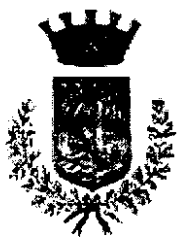
Tratta in Comune di Cervignano.

- La velocità massima dei treni passeggeri sarà non superiore a 200 km/h;
- sarà prevista la realizzazione di un tunnel trasparente nel viadotto al fine di eliminare le emissioni sonore;
- sarà prevista la realizzazione di barriere antirumore trasparenti nell'impianto di stazione;
- saranno previsti seri interventi di mitigazione delle sollecitazioni verticali (vibrazioni) nei tratti urbani;
- sarà prevista la realizzazione di una pista ciclabile e pedonale in affiancamento della linea ferroviaria tra Scodovacca e Via Chiozza;

- sarà prevista la costruzione di un viadotto a Scodovacca per permettere il mantenimento della strada a livello di campagna o leggermente sotto il piano ed evitare di tagliare in due l'abitato;
- sarà prevista l'eliminazione del cavalcavia sulla statale 14 a seguito dell'innalzamento del piano ferroviario.

Cervignano, 4 febbraio 2008.

Per la Regione Friuli Venezia Giulia	l'ass. Lodovico Sonigo	<i>Lodovico Sonigo</i>
Per il Comune di Bagnaria Arsa	Il sindaco	<i>Paolo Bordin</i>
Per il Comune di Castions di Strada	Il sindaco	<i>Paolo Bordin</i>
Per il Comune di Cervignano del Friuli	Il sindaco	<i>Pietro Tonio Hi</i>
Per il Comune di Fiumicello	Il sindaco	<i>Paolo Bordin</i>
Per il Comune di Gonars	Il sindaco	<i>Paolo Bordin</i>
Per il Comune di Muzzana del Turgnano	Il sindaco	<i>Paolo Bordin</i>
Per il Comune di Palazzolo dello Stella	Il sindaco	<i>Paolo Bordin</i>
Per il Comune di Palmanova	Il sindaco	<i>Paolo Bordin</i>
Per il Comune di Pocenica	Il sindaco	<i>Daniela Senigaglia</i>
Per il Comune di Porpetto	Il sindaco	<i>Paolo Bordin</i>
Per il Comune di Ronchis	Il sindaco	<i>Paolo Bordin</i>
Per il Comune di Ruda	Il sindaco	<i>Paolo Bordin</i>
Per il Comune di San Giorgio di Nogaro	Il sindaco	<i>Paolo Bordin</i>
Per il Comune di Teor	Il sindaco	<i>Paolo Bordin</i>
Per il Comune di Torviscosa	Il sindaco	<i>Paolo Bordin</i>
Per il Comune di Villa Vicentina	Il Sindaco	<i>Paolo Bordin</i>



COMUNE DI PALMANOVA

Provincia di Udine

Verbale di deliberazione della Giunta Comunale

Copia

N. 14 Reg.

OGGETTO: Approvazione del documento dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.0" elaborato dall'ing. Debernardi, consulente dell'Assemblea Permanente dei Sindaci per la valutazione della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia e Osservazioni alla Procedura di VIA ai sensi del D.Lgs n.163/2006 sul progetto preliminare "Sistema Conoscitivo Unico dei Quattro Tracciati di Progetto".

L'anno 2013 il giorno 01 del mese di **Febbraio** alle ore 08:45, nella sede comunale, in seguito a convocazione, si è riunita la Giunta Comunale.

Risultano:

MARTINES Francesco	Sindaco	Presente
DANIELIS Adriana	Vice Sindaco	Presente
AGNESE Massimo	Assessore	Presente
BIRRI Gian Luca	Assessore	Presente
PIANI Luca	Assessore	Presente
TELLINI Giuseppe	Assessore	Assente

Presenti: 5 - Assenti: 1

Assiste il Segretario Comunale TARASCO dott. Anna

Constatato il numero legale degli intervenuti assume la presidenza il sig. MARTINES Francesco nella qualità di Sindaco ed espone gli oggetti iscritti all'ordine del giorno e su questi la Giunta Comunale adotta la seguente deliberazione:

OGGETTO: Approvazione del documento dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.0" elaborato dall'ing. Debernardi, consulente dell'Assemblea Permanente dei Sindaci per la valutazione della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia e Osservazioni alla Procedura di VIA ai sensi del D.Lgs n.163/2006 sul progetto preliminare "Sistema Conoscitivo Unico dei Quattro Tracciati di Progetto".

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

VISTO che la Direzione Centrale ambiente, energia e politiche per la montagna – Servizio valutazione impatto ambientale con nota prot. SVIA – 4692-VIA/414 data 03.02.2011 ha inviato alla scrivente Amministrazione la documentazione relativa al Progetto preliminare “Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Portogruaro – Ronchi dei Legionari”; con successiva nota SVIA - VIA/413-414 data 27.06.2012 ha inviato alla scrivente Amministrazione la documentazione integrativa relativa al progetto di cui sopra; e ha richiesto il parere di cui all’art. 3 comma 4 della LR 43/1990;

RILEVATO che il Comune di Palmanova, con propria deliberazione consigliere n. 56 del 25/07/2012:

- ha espresso il proprio parere negativo in merito alla procedura di VIA;
- ha formulato le proprie osservazioni alla Procedura di VIA ai sensi del D.Lgs n.163/2006 sul progetto preliminare "Sistema Conoscitivo Unico dei Quattro Tracciati di Progetto".

RITENUTO di esprimere delle osservazioni su tale progetto, parzialmente già esplicitate nelle precedenti deliberazioni;

CONSIDERATO altresì che:

1. per la tratta Mestre - Portogruaro, lo studio di “VIA” presentato è relativo al progetto del tracciato “litoraneo” così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, nonostante da mesi sia in atto un confronto tra i Comuni veneti interessati e il Commissario Straordinario Mainardi, e che il Commissario abbia registrato (lettera ai Comuni del Veneto interessati del 13 luglio 2012) il dissenso quasi unanime dei Comuni stessi nei confronti di questo tracciato e presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, che prevede un percorso del tutto diverso, affiancato alla linea storica;
2. nell’ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto “Baltico - Adriatico”, e che tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano - Udine e della connessione con la nuova linea Trieste - Venezia;
3. in data 6 marzo 2012 si è costituita l’Assemblea permanente dei Sindaci interessati dal tracciato AV/AC tra il fiume Isonzo e il fiume Tagliamento, ed è in corso, con il supporto tecnico dell’ing. Andrea Debernardi, una valutazione complessiva del progetto preliminare;
4. nell’ambito di questo lavoro di valutazione, in data 19/12/2012 l’ing. Debernardi ha depositato presso il comune capofila di Comune di Bagnaria Arsa il documento dal titolo “Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.0”, nel quale sono riportati i primi risultati di valutazione del progetto in questione;

EVIDENZIATO che nei documenti progettuali presentati:

1. manca l'analisi documentata dei flussi di traffico esistenti e previsti sia per le merci che per i passeggeri;

2. manca altresì una valutazione del rapporto costi/benefici, indispensabile per avere un quadro economico attendibile, così come previsto dal D. Lgs. 163/2006;

RILEVATO che si dovrà tener conto delle osservazioni presentate da questa Amministrazione e di tutte le misure per la protezione dell'impatto acustico che l'aumento dei flussi andrebbe sicuramente a comportare rispetto alle attuali condizioni di traffico;

SI PROPONE

1. **DI FARE PROPRIO ED APPROVARE** il documento dell'ing. Debernardi, depositato presso il Comune di Bagnaria Arsa, comune capofila, il 19/12/2012, dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.0", nel quale sono riportati i risultati del lavoro di valutazione dell'ing. Debernardi sul progetto in questione, per conto dell'Assemblea Permanente dei Sindaci;
2. **DI CONFERMARE** le osservazioni al progetto di che trattasi, già enunciate nella delibera di consiglio n. 56 del 25/07/2012 unitamente alle seguenti:
 - a) manca l'analisi documentata dei flussi di traffico esistenti e previsti sia per le merci che per i passeggeri;
 - b) manca una valutazione del rapporto costi/benefici, indispensabile per avere un quadro economico attendibile, così come previsto dal D. Lgs. 163/2006;
 - c) per la tratta Mestre - Portogruaro, lo studio di "VIA" presentato è relativo al progetto del tracciato "litoraneo" così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, nonostante da mesi sia in atto un confronto tra i Comuni veneti interessati e il Commissario Straordinario Mainardi, e che il Commissario abbia registrato (lettera ai Comuni del Veneto del 13 luglio 2012) il dissenso quasi unanime dei Comuni stessi nei confronti di questo tracciato e presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, che prevede un percorso del tutto diverso, affiancato alla linea storica;
 - d) qualora tale ipotesi venisse a concretizzarsi, considerata la tipologia costruttiva prevista nel progetto preliminare del 2010, nella tratta "Isonzo - Cervignano", sarebbe quantomeno discutibile il permanere di alcune soluzioni tecniche e costruttive per la sola tratta restante "Cervignano - Portogruaro";
 - e) nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico - Adriatico", e che tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano - Udine e della connessione con la linea Trieste - Venezia, nell'attuale e/o futura configurazione;
 - f) in data 6 marzo 2012 si è costituita l'Assemblea permanente dei Sindaci interessati dal tracciato AV/AC tra il fiume Isonzo e il fiume Tagliamento, e che è in corso, con il supporto tecnico dell'ing. Andrea Debernardi, una valutazione complessiva del progetto preliminare, anche in sinergia con i comuni interessati dal raddoppio della "Udine - Cervignano";
 - g) si ritiene che anche un intervento di potenziamento, ristrutturazione ed ampliamento delle linee esistenti debba essere soggetto a delle mitigazioni ambientali, in particolare per quanto riguarda l'impatto acustico, il reperimento degli inerti ed il trasporto a rifiuto dei materiali di risulta;
 - h) si auspica, infine, una rapida definizione relativamente alla validità dell'elaborato progettuale preliminare di fine 2010. E' infatti urgente definire se debbano permanere o meno alcuni vincoli progettuali derivanti dall'ipotizzato affiancamento all'autostrada per

il tratto fino a Porpetto, relativamente ai manufatti necessari per la realizzazione della terza corsia autostradale. Sarebbe infatti paradossale ed ingiustificatamente dispendioso, proseguire, anche con la semplice progettazione, nel definire opere d'arte necessarie per una linea ferroviaria che, tra qualche mese, sarà pianificata altrove;

- i) lo Studio di Impatto Ambientale presentato non è aggiornato nei dati e si riferisce allo S.I.A. presentato nel 2010 i cui dati sono antecedenti;
 - j) non si evidenziano considerazioni riguardanti la cantierizzazione dell'opera, sui flussi derivanti dal trasporto di rifiuti dai cantieri ai siti di ricomposizione ambientale identificati nelle località di Manzano (Ud), Cordenons (Pn) e delle altre discariche situate in provincia di Gorizia e Trieste poste ad una considerevole distanza rispetto i cantieri stessi e, dai flussi di inerti necessari per la costruzione dell'opera. Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico derivante non vi è alcuna traccia nelle relazioni;
 - k) per tutto l'arco della durata dei cantieri, i valori di incremento di flussi di traffico nelle ore di apertura di cantiere, in alcune località, possono considerarsi non trascurabili, tenendo soprattutto conto della durata del periodo di cantierizzazione e della valenza di collegamento con le località turistiche e quindi di valori prossimi alla congestione di buona parte delle località interessate in determinati periodi dell'anno;
3. **DI INVIARE** la presente deliberazione al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Mare - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali -Divisione II Via Cristoforo Colombo, 44 00147 ROMA e alla Regione FVG - Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna – Servizio Valutazione Impatto Ambientale, via Giulia, 75/1 – 34126 Trieste.
4. **DI NOMINARE** quale responsabile del presente procedimento l'arch. Michela Lorenzon, tecnico comunale, che seguirà pertanto ogni adempimento relativo alla presente pratica, incaricandolo di disporre la trasmissione del presente parere agli organi competenti.

P A R E R I

Ai sensi dell'art. 49 del D.L.gs.vo 267/2000, si rendono i seguenti pareri:

Regolarità tecnica: favorevole

Il Responsabile dell'Area Tecnica
f.to Arch. Michela Lorenzon

LA GIUNTA COMUNALE

Vista la sopra riportata proposta di delibera sulla quale sono stati resi i pareri previsti dall'art. 49, comma 1 del Dlgs.vo 267/2000;

L'Assessore Birri chiede venga inserito il seguente intervento:

“l'ipotesi di lavoro espressa dall'Assessore Birri, sia nei gruppi di lavoro specifici (i cinque comuni per il nodo centrale dell'opera) sia a livello dell'Assemblea dei Sindaci, di spostare la linea merci Baltico/Adriatico ovvero la linea di raddoppio Udine/Cervignano a ridosso dell'autostrada A23 ha visto la contrarietà degli altri comuni interessati, nonché è stata espressa dal tecnico incaricato l'impossibilità di spostamento della sola linea merci. Pertanto, poiché lo spostamento della linea merci e passeggeri implicava la perdita della stazione di Palmanova, l'Amministrazione comunale ha rinunciato a questa ipotesi.”

Con voti unanimi

DELIBERA

- 1) di approvare la sopra riportata proposta di delibera, facendola propria ad ogni effetto di legge;
- 2) di dichiarare, ad unanimità di voti resi con separata votazione il presente deliberato immediatamente esecutivo ai sensi dell'art. 17 comma 12 della L.R. 17/2004.

COMUNE DI PALMANOVA
Provincia di Udine

Letto, confermato e sottoscritto.

Il Presidente
f.to MARTINES Francesco

Il Segretario Comunale
f.to TARASCO dott. Anna

Attestazione di pubblicazione

Ai sensi della L.R. 21/2003 si attesta che la presente deliberazione in data odierna viene affissa all'Albo Pretorio, ove vi rimarrà per 15 giorni consecutivi.

Li 05/02/2013

Il Responsabile della Pubblicazione
f.to DILENA Giorgio

Certificato di pubblicazione

Si certifica che la presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio di questo Comune per 15 giorni consecutivi dal 05/02/2013 al 20/02/2013 e che contro essa non sono stati presentati reclami o denunce.

Li 21/02/2013

Il Responsabile

Copia conforme all'originale ad uso amministrativo

Li 05/02/2013

Il Responsabile

T.P.O. AREA AMMINISTRATIVA
GORI dott. ssa Marica





COMUNE DI PALMANOVA

Provincia di Udine

Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale

Copia

N. 56 Reg.

OGGETTO: Legge n. 443/2001, D.Lgs. 163/2006, D.Lgs. 152/2006 e L.R. 43/1990. Progetto preliminare "Nuova linea AC/AV Venezia-Trieste". Parere.

L'anno 2012 il giorno 25 del mese di Luglio alle ore 20:30, presso la Loggia della Gran Guardia in Piazza Grande, in seguito a convocazione, disposta con invito scritto e relativo Ordine del Giorno notificato ai singoli Consiglieri in tempo utile, si è riunito il Consiglio Comunale.

Sessione **straordinaria** Seduta **Pubblica** di 1^a convocazione.

Risultano:

MARTINES Francesco	Sindaco	Presente
DANIELIS Adriana	Vice Sindaco	Assente
AGNESE Massimo	Consigliere	Presente
BIRRI Gian Luca	Consigliere	Presente
PIANI Luca	Consigliere	Presente
TELLINI Giuseppe	Consigliere	Presente
CARUSO Giorgio	Consigliere	Assente
DOTTESCHINI Renato	Consigliere	Presente
COMAND Simonetta	Consigliere	Presente
NASSIMBENI Cecilia	Consigliere	Presente
TUDECH Matteo	Consigliere	Presente
CRESSATI Federico	Consigliere	Presente
DONATO Francesco	Consigliere	Presente
MARZUCCHI Luca	Consigliere	Assente
ZANUS Flavio	Consigliere	Presente
DI PIAZZA Antonio	Consigliere	Assente
BALDIN Ernesto	Consigliere	Presente

Presenti: 13 - Assenti: 4

Assiste il Segretario sig. TARASCO dott. Anna

Constatato il numero legale degli intervenuti assume la presidenza il sig. MARTINES Francesco nella qualità di Sindaco ed espone gli oggetti iscritti all'ordine del giorno e su questi il Consiglio Comunale adotta la seguente deliberazione:

OGGETTO: Legge n. 443/2001, D.Lgs. 163/2006, D.Lgs. 152/2006 e LR 43/1990. Progetto preliminare "Nuova linea AC/AV Venezia-Trieste". Parere.

SCHEMA DI DELIBERAZIONE

PREMESSO che la Direzione Centrale ambiente, energia e politiche per la montagna – Servizio valutazione impatto ambientale:

- con nota prot. SVIA – 4692-VIA/414 data 03.02.2011 ha inviato alla scrivente Amministrazione la documentazione relativa al Progetto preliminare “Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Portogruaro – Ronchi dei Legionari”;
- con successiva nota SVIA - VIA/413-414 data 27.06.2012 ha inviato alla scrivente Amministrazione la documentazione integrativa relativa al progetto di cui sopra;

e ha richiesto il parere di cui all’art. 3 comma 4 della LR 43/1990;

PRESO ATTO che il parere di cui sopra deve essere emesso entro trenta giorni dal ricevimento della richiesta della Regione (e quindi entro il 26 luglio) e che decorso tale termine la Regione prescinde dal parere stesso;

RICORDATO che per la tratta Mestre-Portogruaro, lo studio di “VIA” presentato è relativo al progetto del tracciato “litoraneo” così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010. Nonostante da mesi sia in atto un confronto tra i Comuni interessati e il Commissario Straordinario Mainardi, e che lo stesso ha rilevato il dissenso quasi unanime dei Comuni interessati nei confronti del tracciato “litoraneo” (lettera ai Comuni del Veneto del 13 luglio 2011), ad aprile 2012 ha presentato uno studio di fattibilità, attualmente al vaglio dei Comuni stessi, che prevede un tracciato del tutto diverso, affiancato alla linea storica;

RICORDATO inoltre che nell’ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto “Baltico-Adriatico”, e che tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano-Udine e della connessione con la nuova linea Trieste-Venezia. Tale proposta peraltro confermata nella relazione illustrativa del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica il quale articola la scala prioritaria di azioni di valorizzazione infrastrutturale in breve, medio e lungo periodo e precisamente:

- *BREVE PERIODO (entro 3 anni)*

1) *omissis;*

2) *omissis;*

- *MEDIO PERIODO (entro 6 anni)*

3) *Raddoppio della linea Cervignano Scalo – Palmanova – Udine e raddoppio della tratta P.M. VAT (sistemazione nodo di Udine) come connessione tra il Corridoio V e la linea Pontebbana (Asse Corridoio Baltico – Adriatico); Lunetta a Gorizia S. Andrea per il collegamento con Nova Gorica (Gorizia Monte Santo);*

4) *Adeguamento della linea storica esistente Venezia - Trieste nella tratta Ronchi Aeroporto – Tessera;*

5) *omissis;*

6) *omissis;*

- *LUNGO PERIODO (entro 10 anni)*

7) *Realizzazione della tratta AV/AC Ronchi Aeroporto – Trieste;*

8) *Tratta transfrontaliera di AV/AC Trieste-Divaca nell’ambito del Corridoio V;*

9) *Realizzazione della tratta AV/AC a occidente di Ronchi Aeroporto;*

RILEVATO che dall’analisi dei documenti presentati al fine dell’emissione del parere di cui all’art. 3 comma 4 della LR 43/1990 emerge quanto segue:

OSSERVAZIONI

- 1) L'analisi del regime vincolistico si basa Piano Territoriale Regionale adottato dalla Giunta Regionale con deliberazione giuntale n. 2401 dd. 12.10.2007. Tale adozione è stata revocata con deliberazione della Giunta Regionale n. 181 di data 04.02.2010 in sede di adozione delle "Linee guida per la formazione del piano di governo del territorio e del rapporto ambientale". Il PTR ancorchè adottato non ha espletato i suoi effetti, costituendo una fase intermedia del procedimento di formazione del PTR e che risulta superato dalla normativa vigente (cit. DGR n. 181 dd. 04.02.2010).
- 2) Relativamente all'interferenza dell'ex linea San Giorgio di Nogaro – Palmanova e la SS 252 si osserva che non sono state proposte soluzioni alternative al cavalcaferroria. Appare opportuna e auspicabile un'attenta valutazione della realizzazione in luogo di questa opera di un sottopassaggio, ritenendolo meno impattante dal punto di vista paesaggistico e ambientale.

APPROFONDIMENTI

- 1) La realizzazione dell'intervento porterà ad un incremento del traffico merci e anche in considerazione del futuro sviluppo del "Baltico - Adriatico" si ritiene debba essere effettuata una più approfondita valutazione e progettazione degli interventi di mitigazione ambientale come quelli relativi all'abbattimento del rumore, per contenere la diffusione degli inquinanti nell'aria, per creare delle fasce di vegetazione intorno all'infrastruttura, per raccogliere e trattare le acque di dilavazione del sedime ferroviario che contengono vari inquinanti. L'incremento dei flussi di traffico futuri, determineranno inoltre l'aumento delle vibrazioni (peraltro non quantificato in modo analitico nello studio di impatto ambientale) nel contesto abitativo limitrofo alla zona ferroviaria, che potrà influire sulla valutazione commerciale degli immobili esistenti. Si ritiene debba essere attuata una valutazione delle vibrazioni prodotte dal futuro traffico e di conseguenza prodotte valutazioni progettuali e realizzative volte ad assicurare una minimizzazione delle vibrazioni prodotte al passaggio dei convogli al fine di assicurare un adeguato confort ambientale agli immobili esistenti garantendo nello stesso tempo il medesimo valore commerciale dello stato attuale ovvero quello della "opzione zero". A tal fine si ritiene che l'allontanamento del piano del ferro dalla zona residenziale unitamente ad interventi di mitigazione, sia condizione necessaria ma non sufficiente alla riduzione dei fattori di inquinamento ambientali derivati dalla realizzazione dell'opera;
- 2) Si ritiene inoltre che vadano approfonditi e valutati gli interventi di compensazione ambientale, riferendosi ad opere di miglioramento ambientale che vanno a compensare il danno determinato dall'infrastruttura sull'ambiente. In tale ambito si ravvisa la necessità di attuare la realizzazione del rimboschimento delle superfici nel territorio offeso dalle infrastrutture previste.
- 3) Gli interventi di mitigazione ambientale individuati, risultano limitati alla tratta oggetto di intervento. Appare opportuno che detti interventi siano valutati complessivamente per tutte le aree limitrofe al sedime ferroviario (scalo di Palmanova compreso) fino al passaggio a livello di viale San Marco

CARENZE RILEVATE

Negli elaborati presentati, non compare:

- 1) l'analisi costi-benefici, e il piano economico finanziario così come previsto dal D. Lgs. 163/2006;
- 2) l'analisi documentata dei flussi di traffico previsti sia per le merci che per i passeggeri;
- 3) un elaborato relativo alla coerenza del progetto Preliminare con il *Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica* approvato in via definitiva con DGR n. 2318 di data 24.11.2011.
- 4) le analisi documentate nella documentazione integrativa (datata maggio 2012) per la linea AC/AV Venezia-Trieste relativamente alle opere previste a nord di tale tratta e individuate come *Linea Lenta Udine Cervignano*;
- 5) la valutazione dell'incidenza sul paesaggio "post operam", della eventuale dismissione dell'attuale linea Palmanova – Cervignano. Non sono state valutate in alcun modo le soluzioni alternative per un suo utilizzo (quale ad esempio quale pista ciclabile ovvero la sua completa demolizione e seguente ripristino ambientale tramite ricucitura del territorio interessato).
- 6) una valutazione di compatibilità con sottopasso in zona San marco in corso di progettazione definitiva da parte delle Provincia di Udine.

- 7) la stima dell'impatto in fase di cantiere, dei mezzi d'opera e di trasporto sul traffico, nonché le relative emissioni inquinanti relative alla cantierizzazione. Non sono stati, inoltre, stimati i volumi di traffico per il trasporto dei materiali da costruzione e dei macchinari.

INOLTRE, facendo poi proprie le numerose osservazioni prevenute a questa Amministrazione da parte dei privati cittadini si chiede di porre attenzione sulle seguenti richieste:

- 1) posa di barriere antirumore che siano permeabili alla luce evitando nello stesso tempo il cosiddetto "effetto lente";
- 2) compensazione mediante rivestimento delle zone opache delle barriere antirumore con celle fotovoltaiche plastiche dei cui benefici economici-energetici possano beneficiare gli immobili esistenti nelle zone abitate limitrofe agli interventi;
- 3) adozione di adeguate misure costruttive volte alla minimizzazione delle vibrazioni conseguenti al passaggio dei convogli.

TENUTO CONTO, del dibattito in atto relativamente alla verifica della fattibilità delle due soluzioni progettuali per la risoluzione dell'interconnessione Cervignano-Palmanova ovvero l'utilizzo dell'attuale sedime ferroviario e la realizzazione ex novo della Linea Lenta Udine Cervignano che potrebbe determinare una deturpazione permanente di una vasta area della Bassa Friulana con possibili ripercussioni ambientali sul Sito di importanza comunitaria denominato "Paludi di Gonars";

RITENUTO opportuno, in considerazione della scala prioritaria di azioni di valorizzazione infrastrutturale prevista nel Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica che la soluzione progettuale sia definita unitamente al progetto del Raddoppio della linea Cervignano Scalo – Palmanova – Udine e raddoppio della tratta P.M. VAT (sistemazione nodo di Udine) come connessione tra il Corridoio V e la linea Pontebbana (Asse Corridoio Baltico – Adriatico.). In tale ottica appare opportuna una valutazione relativa alla dismissione dello scalo merci di Palmanova in favore dello scalo merci di Cervignano, fermo restando la funzione di scalo passeggeri per la stazione di Palmanova e ciò al fine di un miglioramento della qualità di vita nella zona residenziale di San Marco;

RITENUTO di portare alla discussione del Consiglio comunale un così importante argomento e ciò al fine di consentire la massima partecipazione e condivisione dell'argomento;

CONSIDERATO che il progetto oggetto della presente presuppone una variante al PRGC al fine della conformità urbanistica nonché per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e di conseguenza l'argomento rientra tra le competenze del Consiglio in applicazione dell'art. 42 comma 2, lettera b) del D.Lgs. 267/2000;

DELIBERA

1. DI CONSIDERARE quanto esposto in premessa parte integrante della presente deliberazione.
2. DI ESPRIMERE, per le motivazioni in premessa, parere negativo nei confronti del *Progetto preliminare Nuova linea AC/AV Venezia-Trieste* presentato nel dicembre 2010 e integrato con il documento del maggio 2012 e nei confronti della VIA ad esso relativa.
3. DI NOMINARE quale responsabile del presente procedimento l'arch. Michela Lorenzon, Responsabile dell'Ufficio Gestione del Territorio e del Patrimonio, che seguirà pertanto ogni adempimento relativo alla presente pratica, incaricandolo di disporre la trasmissione del presente parere agli organi competenti.

PARERI

Ai sensi dell'art. 49 del D.L.gs.vo 267/2000, si rendono i seguenti pareri:

Regolarità tecnica: favorevole

Il Responsabile dell'Ufficio
Gestione del Territorio e del Patrimonio
f.to Lorenzon arch. Michela

IL CONSIGLIO COMUNALE

Vista l'allegata proposta di delibera sulla quale sono stati resi i pareri di cui all'art. 49 del D.Lgs. 267/2000;

Sentita la discussione di cui all'*allegato A*;

Prima della votazione esce il **Consigliere Donato**;

Con voti 9 favorevoli e 3 astenuti (Consiglieri Zanus, Cressati e Baldin) espressi per alzata di mano dai n. 12 componenti il Consiglio Comunale presenti;

DELIBERA

- di approvare e far propria ad ogni effetto di legge la proposta di deliberazione allegata, con la seguente integrazione:

4. DI FAR PROPRIO il documento unitario predisposto dall'Assemblea permanente dei Sindaci della Bassa Friulana interessati dal progetto preliminare "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" che si *allega sub B*;

Successivamente con voti 9 favorevoli e 3 astenuti (Consiglieri Zanus, Cressati e Baldin) espressi per alzata di mano dai n. 12 componenti il Consiglio Comunale presenti il presente atto viene dichiarato immediatamente esecutivo ai sensi dell'art. 17 comma 12 della L.R. 17/2004.

ALLEGATO A)

Il **Sindaco** precisa che ha ritenuto opportuno portare l'argomento alla discussione del Consiglio e precisa che domani è il termine per consegnare il parere di Palmanova alla Regione. Chiarisce che gli assessori Birri e Piani si sono confrontati con il gruppo di comuni interessati all'opera, con l'assistenza di un professionista e che, dopo l'incontro avvenuto recentemente, la situazione è stata aggiornata ed i documenti depositati per il consiglio sono cambiati.

Cede la parola all'**Assessore Piani** che, con l'ausilio di diapositive, illustra il progetto per la parte relativa al territorio di Palmanova su cui bisogna dare il parere; fa presente che l'elaborato progettuale risale al 2010.

Il **Sindaco** ribadisce che il progetto su cui la Regione chiede il parere sembra superato per la previsione di un nuovo tracciato (in territorio veneto) in fase di elaborazione, come dichiarato dal Commissario straordinario; a questo si aggiunge la previsione data dal corridoio Baltico che interesserà il territorio di Palmanova per l'asse Udine- Cervignano. Illustra e legge il testo del documento unitario elaborato con il gruppo di comuni di cui sopra ed inoltre legge integralmente il testo della proposta di delibera, facendo presente che il documento dei comuni sarà inserito nel deliberato.

La **Consigliera Comand**, capogruppo di "Oltre le Mura" interviene come da allegato;

Il **Consigliere Cressati** sottolinea che di questo progetto l'amministrazione era a conoscenza da mesi e che è stato illustrato ai cittadini ma non alla minoranza che ne è a conoscenza da lunedì tardo pomeriggio. Ricorda che la precedente amministrazione discuteva in Consiglio, rappresentativo della popolazione, tutti gli argomenti così importanti. Si dichiara d'accordo sul fatto che esprimere un parer su un progetto da rivedere non è utile, come sul fatto di condividere un percorso con le altre amministrazioni comunali interessate e si chiede come voteranno gli altri comuni. Ancora ricorda la loro posizione, nata anche dalle osservazioni dei cittadini, relativa alla sostituzione del cavalcavia con un sottopasso, che però aveva problemi di falda acquifera secondo i tecnici.

Il **Consigliere Baldin** si associa all'intervento di Cressati e, nel ricordare che nel 2010 quando era assessore aveva espresso parere favorevole all'opera, oggi precisa come alla presenza di questi nuovi elementi sulla tratta Cervignano-Palmanova che all'epoca sembrava marginale sarebbe facile condividere la proposta di delibera, a titolo personale. Sottolinea che ogni volta "si cambiano le carte in tavola"! dichiara che la sua posizione stasera sarà di astensione proprio in relazione a questi nuovi elementi. Auspica per il futuro che la conoscenza del progetto sia più precisa.

Il **Consigliere Zanusi** si associa con Baldin e dichiara di astenersi.

Il **Consigliere Donato** lamenta che il testo della proposta è a loro conoscenza solo da oggi e, dichiarando la loro posizione favorevole alle opere di alta velocità, chiede qual è la posizione della maggioranza, in quanto nel dichiarare che le osservazioni presentate sono condivisibili ritiene che non si è capito qual è il parere che si va ad esprimere. Ritiene che non sia facile spostare il tracciato dell'alta velocità come si vuole e ribadisce che a questo progetto non crede neanche la Regione, chiede: se le osservazioni presentate da Palmanova sono accolte il parere diventerà favorevole? Propone quindi un diverso testo della delibera nel senso di esprimere parere favorevole se le osservazioni presentate saranno accolte. Dichiara l'astensione.

L'**Assessore Birri** ritiene che questi tipo di progetti calati su territori già problematici e densamente popolati debbano essere seguiti ed analizzati da vicino, precisa che la proposta di delibera contiene

tutti gli aspetti relativi alla tutela della qualità della vita. Sottolinea che nella proposta c'è anche un ragionamento sugli scali ferroviari di Cervignano e Palmanova, che con la realizzazione del corridoio Baltico, si ritiene debba andare nell'ottica di eliminare lo scalo di Palmanova in favore di Cervignano, del resto molto vicino. Fa presente che con il professionista incaricato si è ragionato sulla possibilità di far scorrere il tracciato in zone limitrofe all'A23, evitando così gli abitati di Palmanova, Bagnaria Arsa e S. Maria la Longa e che nel progetto manca un'analisi costi/benefici ed un piano dei trasporti. Ribadisce che la stazione Palmanova non potrà rimanere dov'è con la variante proposta. Chiude con la considerazione che viene costruita una strada che non serve su terreni agricoli e poi si fa una ferrovia in mezzo ai centri abitati.

Il Consigliere Cressati interviene per chiarire che la proposta di spostare il tracciato vicino all'A23 era stata fatta anche da loro, ma tecnicamente avrebbe creato problemi alla stazione di Udine.

L'Assessore Birri precisa che anche Pozzuolo ha delle riserve sulla proposta di affiancare l'autostrada per l'impatto che avrebbe sul territorio, ma si potrebbe ipotizzare una curva a sud di Udine per riprendere un percorso che salvaguardi quei comuni.

Il Sindaco risponde che il parere viene espresso perché lo chiede la Regione, nonostante la maggioranza abbia avuto i dubbi espressi questa sera dai consiglieri si è ritenuto di portare tale argomento anche per fare una riflessione in consiglio ed avere un documento scritto sulla situazione presentata ed aprire una finestra su quello che si potrà fare nel futuro, recependo anche le osservazioni dei cittadini. Assicura che gli altri comuni esprimeranno un parere ed approveranno il documento unitario. Ritiene che vada fatto un ragionamento politico complessivo per pensare ad opzioni che creino il minor impatto possibile su tutto il territorio interessato. Conclude chiarendo che con il professionista si studieranno suggerimenti da presentare prima della redazione del nuovo progetto.



Gruppo consiliare Oltre le Mura

Signor Sindaco, signori Consiglieri,

il tema del progetto preliminare relativo alla linea AV/AC (alta Velocità e capacità) Venezia-Trieste è di fondamentale interesse. Da un lato per il ruolo strategico che tale progetto riveste in uno scenario economico e geo-politico di vaste dimensioni e, dall'altro, per l'impatto che tale opera avrà anche nel contesto locale del territorio comunale, aspetto che ci riguarda più da vicino.

L'analisi relativa alle criticità del progetto appare precisa e puntuale, tenuto conto delle ridotte tempistiche a disposizione degli uffici, anche in relazione alla complessità e alla portata dell'opera. Ancora una volta, con rammarico, si prende atto di come un progetto di tale entità sia sottoposto all'attenzione dei comuni interessati in prossimità delle ferie estive!

Vorremmo focalizzare l'attenzione su alcuni aspetti che ci sentiamo di sottolineare, proprio al fine di porre in essere tutte le azioni possibili dirette a salvaguardare un territorio nel quale esistono insediamenti abitativi, si sono sviluppate comunità che vi risiedono e lavorano, ribadendo inoltre la perplessità per un progetto che si realizzerebbe in prossimità dei bastioni, con tutto ciò che ne potrebbe derivare in termini di impatto paesaggistico.

Abbiamo avuto modo di constatare come le puntuali segnalazioni dei cittadini siano state tenute in debito conto dall'Amministrazione, con particolare riguardo alle questioni che attengono all'impatto dagli agenti fisici generati dal passaggio di treni veloci (rumore, vibrazioni, etc.), in un'ottica di lungo periodo anche in prospettiva di un incremento dei flussi di traffico futuri e dei disagi conseguenti, aspetti fatti propri nella delibera.

Accanto a ciò crediamo che, in una visione di insieme di area vasta, il Comune di Palmanova insieme ai Comuni che fanno parte dell'Assemblea Permanente dei Sindaci (appositamente costituita il 6 marzo 2012) dovranno monitorare e porre particolare attenzione al progetto.

A tal proposito il gruppo Oltre le mura conferma e sottolinea che, per quanto concerne il territorio di nostro interesse, vi sia la necessità di porre prioritaria attenzione alle azioni dirette a:

1. valutare eventuali ipotesi di tracciati alternativi rispetto a quelli proposti nell'attuale progetto - ove possibili e praticabili - nel caso in cui esistessero soluzioni tali da risultare meno impattanti per le aree urbane di Palmanova, interessate dal passaggio del tracciato ferroviario;
2. proporre soluzioni che possano meglio integrarsi con il territorio (es. realizzazione sulla strada napoleonica di un sottopasso in luogo del cavalcaferrovia);
3. verificare gli interventi di compensazione e mitigazione ambientale;
4. proseguire le iniziative rivolte a rendere trasparente e partecipato il processo decisionale preordinato al progetto definitivo, così come avvenuto nel caso di altre opere (canalone e collegamento stradale Palmanova-Manzano per citarne alcune a titolo esemplificativo) con attività informative a favore dei cittadini.

Tale approccio anche al fine di porre in modo netto e chiaro una linea di demarcazione tra l'attuale amministrazione e la precedente che, in merito ai progetti sulle opere più impattanti per il territorio, in più occasioni non si è certo contraddistinta per incisività e attenzione.

Per tutte le ragioni sopra esposte accogliamo e appoggiamo, con particolare favore, il parere negativo al progetto preliminare Nuova Linea AV/AC Venezia Trieste.

Il capogruppo
S. Comand

**ASSEMBLEA PERMANENTE DEI SINDACI DELLA BASSA FRIULANA INTERESSATI DAL
PROGETTO PRELIMINARE "NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE" (2010)
NELLA TRATTA FIUME ISONZO-FIUME TAGLIAMENTO**

DOCUMENTO UNITARIO

*OSSERVAZIONI IN MERITO AL DOCUMENTO INTEGRATIVO AL "VIA" PER IL
PROGETTO DELLA "NUOVA LINEA AV/ACTRIESTE-VENEZIA" DEL 2010*

In merito all'invio del documento integrativo allo studio di VIA relativo al progetto preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" (dicembre 2010) da parte della Regione- Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche della Montagna, avvenuto in data 27 giugno 2012, i Comuni che fanno parte dell'Assemblea Permanente dei Sindaci costituitasi il 6 marzo 2012 (Bagnaria Arsa, Carlino, Castions di Strada, Cervignano del Friuli, Gonars, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pocenia, Porpetto, Ronchis, Ruda, San Giorgio di Nogaro, Teor, Torviscosa, Villa Vicentina, Fiumicello) e i Comuni che, benché non tenuti ad esprimere un parere sul documento integrativo al VIA, hanno successivamente aderito alla proposta di far parte dell'Assemblea medesima (Santa Maria la Longa, Pozzuolo del Friuli, Pavia di Udine, Precenlcco, Latisana) esprimono in maniera unitaria le seguenti osservazioni.

- 1) Per la tratta Mestre-Portogruaro, lo studio di "VIA" presentato è relativo al progetto del tracciato "litoraneo" così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, nonostante da mesi sia in atto un confronto tra i Comuni interessati e il Commissario Straordinario Mainardi.

Il Commissario ha registrato (lettera ai Comuni del Veneto del 13 luglio 2012) il dissenso quasi unanime dei Comuni interessati nei confronti del tracciato "litoraneo" e ha presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, attualmente al vaglio dei Comuni stessi, che prevede un tracciato del tutto diverso, affiancato alla linea storica.

Questo mutamento di scenario non può non avere conseguenze dirette anche sulla tratta friulana, in particolare per quanto riguarda il tracciato previsto tra Ronchis e Torviscosa e la scelta progettuale del 2010 di affiancare le infrastrutture ferroviarie all'Autostrada A4.

Il problema dell'innesto tra i due rami, e l'eventuale disomogeneità delle caratteristiche tecniche del tracciato, sono a questo punto ineludibili, e dovranno essere oggetto di una valutazione seria e circostanziata da parte dei Sindaci dei Comuni friulani

per l'individuazione di un'eventuale alternativa di tracciato compatibile con lo scenario che si sta delineando in Veneto e che dovrà tenere conto di tutte le possibili fasi di ammodernamento e di potenziamento della linea storica.

Si evidenzia inoltre come in territorio di Ronchis il tracciato proposto nel progetto preliminare RFI del 2010 insista su di un corridoio che appare ormai compromesso dalla realizzazione del nuovo casello autostradale.

- 2) Nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico-Adriatico", il quale, entrando in Italia dal valico di Tarvisio e ricalcando la cosiddetta "Pontebbana" fino a Udine, proseguirà a sud in direzione di Palmanova e di Cervignano scalo, per connettersi alla linea Trieste-Venezia.

Tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano-Udine e della connessione con la nuova linea Trieste-Venezia.

La valutazione che l'Assemblea dei Sindaci esprimerà in accordo con il professionista dovrà riguardare anche la tratta Cervignano-Palmanova-Udine e non solo l'interconnessione con la Trieste-Venezia e l'ingresso allo scalo merci di Cervignano.

In merito a quest'ultimo punto, le Amministrazioni Comunali di Torviscosa, Bagnaria Arsa, Gonars e Palmanova esprimono il proprio dissenso sulla soluzione progettuale contenuta nel progetto RFI del 2010, in particolare per quanto riguarda il "lunotto" di collegamento tra lo scalo e la connessione prevista sul sedime della dismessa linea San Giorgio di Nogaro-Palmanova.

**ATTIVITA' DELL'ASSEMBLEA PERMANENTE DEI SINDACI SULLA VALUTAZIONE E DEL
PROGETTO PRELIMINARE AV/AC PRESENTATO NEL DICEMBRE 2010
(FINO A LUGLIO 2012)**

- 1) Con comunicazione del 13 settembre 2011, prot. n. 853, pervenuta ai Comuni di **Bagnaria Arsa, Carlino, Castions di Strada, Cervignano del Friuli, Gonars, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pocenia, Porpetto, Ronchis, Ruda, San Giorgio di Nogaro, Teor, Torviscosa, Villa Vicentina**, l'Assessorato alle Infrastrutture, Mobilità, Pianificazione Territoriale, Lavori Pubblici della Regione Friuli Venezia Giulia ha comunicato il suo impegno "a sostenere le spese per l'espletamento della consulenza tecnica a supporto delle valutazioni dei Comuni interessati al tracciato della linea

ferroviaria AV/AC nella tratta confine regionale-Ronchi sud nell'ambito delle procedure di valutazione di impatto ambientale e di localizzazione del progetto".

- 2) Il giorno 20 ottobre 2011, il Comune di Bagnaria Arsa è stato nominato dai Sindaci riunitisi in assemblea come Comune capofila per le procedure di richiesta del contributo regionale e per l'acquisizione delle delibere giuntali dei Comuni aderenti.
- 3) Il giorno 6 marzo 2012 si è costituita formalmente l'Assemblea Permanente dei Sindaci dei Comuni interessati dal passaggio della linea ferroviaria AV/AC nel tratto regionale compreso tra il fiume Isonzo e il fiume Tagliamento, che si è dotata di proprio regolamento interno. Oltre ai Comuni citati, sono stati invitati a partecipare all'assemblea, e hanno aderito all'invito, i Comuni di **Fiumicello** e di **Santa Maria la Longa**.
L'assemblea ha determinato di nominare l'ing. **ANDREA DEBERNARDI** quale suo consulente per la valutazione del progetto preliminare in oggetto e per l'elaborazione di proposte alternative.
- 4) Nell'a seduta del 14 giugno 2012, presente l'ing. Debernardi, l'Assemblea ha deciso di invitare a far parte dell'assemblea anche i Sindaci dei Comuni di **Precenicco**, **Latisana**, **Pavia di Udine**, **Pozzuolo del Friuli**, affinché il novero dei Comuni potenzialmente interessati dal tracciato AV/AC Trieste-Venezia e dal ventilato raddoppio della Udine-Cervignano fosse completo.
I quattro Comuni sopra citati hanno aderito all'invito.
Nella stessa seduta, è stato inoltre approvato il cronoprogramma di lavoro presentato dal professionista.
- 5) Nella seduta dell'11 luglio 2012, sono stati definiti i gruppi di lavoro per Comuni omogenei che, pur in un quadro complessivo di analisi e valutazione del progetto, saranno chiamati ad affrontare le specificità locali e le peculiarità del tracciato.
I gruppi, in tutto quattro, sono così composti:
 - 1) Settore est: Villa Vicentina, Fiumicello, Ruda, Cervignano.
 - 2) Settore centrale (connessione con "Baltico-Adriatico"): Cervignano, Torviscosa, San Giorgio di Nogaro, Bagnaria Arsa, Gonars.
 - 3) Settore ovest: San Giorgio di Nogaro, Porpetto, Carlino, Teor, Castions di Strada, Muzzana, Palazzolo, Precenicco, Pocenia, Ronchis, Latisana.
 - 4) Settore Palmanova-Udine: Bagnaria Arsa, Palmanova, Santa Maria la Longa, Pavia di Udine, Pozzuolo.

PROGRAMMA DI LAVORO (DA LUGLIO 2012 IN POI)

Dal 23 luglio 2012 si inizieranno i lavori dei singoli gruppi, come sopra definiti, assieme all'ing. Debernardi.

Entro la prima metà di settembre 2012, sarà approntato un primo elaborato, dal carattere più generale, con una prima valutazione complessiva sul tracciato e sulle possibili alternative.

Detto elaborato verrà presentato al Commissario Straordinario Mainardi e all'Assessore Regionale Riccardi nel corso di un incontro che sarà organizzato a questo scopo.

Entro il mese di dicembre 2012, saranno consegnati gli elaborati finali dello studio del professionista.

Bagnaria Arsa, 23 luglio 2012

- Il Sindaco di BAGNARIA ARSA
- Il Sindaco di CARLINO
- Il Sindaco di CASTIONS DI STRADA
- Il Sindaco di CERVIGNANO DEL FRIULI
- Il Sindaco di GONARS
- Il Sindaco di FIUMICELLO
- Il Sindaco di LATISANA
- Il Sindaco di MUZZANA DEL TURGNANO
- Il Sindaco di PALAZZOLO DELLO STELLA
- Il Sindaco di PALMANOVA
- Il Sindaco di PAVIA DI UDINE
- Il Sindaco di POCENIA
- Il Sindaco di PORPETTO
- Il Sindaco di POZZUOLO DEL FRIULI
- Il Sindaco di PRECENICCO
- Il Sindaco di RONCHIS
- Il Sindaco di RUDA
- Il Sindaco di SAN GIORGIO DI NOGARO
- Il Sindaco di SANTA MARIA LA LONGA
- Il Sindaco di TEOR
- Il Sindaco di TORVISCOSA
- Il Sindaco di VILLA VICENTINA

The right side of the document features a series of horizontal dotted lines, each with a handwritten signature. The signatures are in black ink and vary in style, some being quite cursive and others more legible. The signatures correspond to the list of municipalities on the left. Some signatures have 'x' marks next to them, possibly indicating a specific role or status. The signatures are written across the dotted lines, filling the right half of the page.

COMUNE DI PALMANOVA

Provincia di Udine

Letto, confermato e sottoscritto.

Il Presidente
f.to MARTINES Francesco

Il Segretario
f.to TARASCO dott. Anna

Attestazione di pubblicazione

Ai sensi della L.R. 21/2003 si attesta che la presente deliberazione in data odierna viene affissa all'Albo Pretorio, ove vi rimarrà per 15 giorni consecutivi.

Li 26/07/2012

Il Responsabile della Pubblicazione
f.to DILENA Giorgio

Certificato di pubblicazione

Si certifica che la presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio di questo Comune per 15 giorni consecutivi dal 26/07/2012 al 10/08/2012 e che contro essa non sono stati presentati reclami o denunce.

Li 13/08/2012

Il Responsabile
F.TO SORI MARICA

Copia conforme all'originale, in carta libera ad uso amministrativo.

Li 12.02.2013



Il Responsabile

T.F.O. AREA AMMINISTRATIVA
GORI dott.ssa Mariu



Comune di Pocenia

Provincia di Udine

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Registro delibere di Giunta COPIA N. 13

OGGETTO: Approvazione del documento dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.0" elaborato dall'ing. Debernardi, consulente dell'Assemblea Permanente dei Sindaci per la valutazione della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia e Osservazioni alla Procedura di VIA ai sensi del D.Lgs n.163/2006 sul progetto preliminare "Sistema Conoscitivo Unico dei Quattro Tracciati di Progetto".

L'anno 2013 il giorno 31 del mese di GENNAIO alle ore 19:25 , nella sala municipale si è riunita la Giunta.

Risultano:

		Presente/Assente
Bernardis Danilo	Sindaco	Presente
Gigante Sirio	Vice Sindaco	Presente
- Furlan Debora	Componente della Giunta	Presente
Zat Massimo	Componente della Giunta	Presente
Gruer Laura	Componente della Giunta	Presente

Assiste il Vice Segretario Comunale dott. Emiliano Mian.

Constatato il numero legale degli intervenuti assume la presidenza il sig. Bernardis Danilo nella qualità di Sindaco ed espone gli oggetti iscritti all'ordine del giorno e su questi la giunta adotta la seguente deliberazione:

OGGETTO: Approvazione del documento dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.0" elaborato dall'ing. Debernardi, consulente dell'Assemblea Permanente dei Sindaci per la valutazione della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia e Osservazioni alla Procedura di VIA ai sensi del D.Lgs n.163/2006 sul progetto preliminare "Sistema Conoscitivo Unico dei Quattro Tracciati di Progetto".

LA GIUNTA COMUNALE

VISTO che con nota d.d. 27.06.2012, prot. 22598-SVIA-VIA/413-414, pervenuta al protocollo del Comune di Pocenia in data 28.06.2012 al n. 3644, la Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna ha inviato ai vari Comuni interessati la Relazione Generale Sistema Conoscitivo Unitario e richiesto il relativo parere, ai sensi della Legge n. 443/2001 – D. Lgs. 163/2006 – D. Lgs. 152/2006 – L.R. 43/1990, in merito al Progetto Preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste", integrando le documentazioni precedentemente pervenute a fine 2010 ed inizio 2011;

RILEVATO che con deliberazione del Consigli Comunale n.11 del 10.03.2011 aveva già espresso le proprie osservazioni in merito agli elaborati fino a tale data presentati;

RILEVATO che con propria deliberazione n. 32 del 19.07.2012, ha espresso il proprio parere in merito alla procedura di VIA;

RITENUTO di esprimere ulteriori osservazioni su tale progetto a completamento di quelle già esplicitate nelle precedenti deliberazioni;

CONSIDERATO altresì che:

per la tratta Mestre - Portogruaro, lo studio di "VIA" presentato è relativo al progetto del tracciato "litoraneo" così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, nonostante da mesi sia in atto un confronto tra i Comuni veneti interessati e il Commissario Straordinario Mainardi, e che il Commissario abbia registrato (lettera ai Comuni del Veneto interessati del 13 luglio 2012) il dissenso quasi unanime dei Comuni stessi nei confronti di questo tracciato e presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, che prevede un percorso del tutto diverso, affiancato alla linea storica;

nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico - Adriatico", e che tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano - Udine e della connessione con la nuova linea Trieste -Venezia;

in data 6 marzo 2012 si è costituita l'Assemblea permanente dei Sindaci interessati dal tracciato AV/AC tra il fiume Isonzo e il fiume Tagliamento, ed è in corso, con il supporto tecnico dell'ing. Andrea Debernardi, una valutazione complessiva del progetto preliminare;

nell'ambito di questo lavoro di valutazione, in data 22.01.2013 (prot. 717), l'ing. Debernardi ha trasmesso al Comune di Pocenia, il documento dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.0", nel quale sono riportati i primi risultati di valutazione del progetto in questione;

EVIDENZIATO che nei documenti progettuali della nuova linea AV/AC presentati:

manca l'analisi documentata dei flussi di traffico esistenti e previsti sia per le merci che per i passeggeri;

manca altresì una valutazione del rapporto costi/benefici, indispensabile per avere un quadro economico attendibile, così come previsto dal D. Lgs. 163/2006;

TENUTO CONTO, inoltre, che il progetto presentato, nell'attuale soluzione, risulta particolarmente impattante per il territorio del nostro Comune e per quelli dei Comuni circostanti;

CONSIDERATO che sarebbe possibile attuare soluzioni alternative di analoga funzionalità, con rilevanti minori costi in termini economici e, soprattutto, ambientali;

RILEVATO che comunque, anche nel caso dell'adozione di auspiccate soluzioni alternative, si dovrà tener conto di tutte le misure per la protezione dell'impatto acustico che l'aumento dei flussi andrebbe sicuramente a comportare;

DELIBERA

di fare proprio ed approvare il documento dell'ing. Debernardi, trasmesso al Comune di Pocenia, il 22.01.2013 (prot.n.717), dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.0", nel quale sono riportati i risultati del lavoro di valutazione dell'ing. Debernardi sul progetto in questione, per conto dell'Assemblea Permanente dei Sindaci;

di ribadire altresì le seguenti osservazioni al progetto di che trattasi, già enunciate nella propria delibera n. 32 del 19/07/2012:

per lo studio di impatto ambientale sono state utilizzate cartografie molto vecchie risalenti anche a più di 20 anni fa che non rispecchiano il reale stato dei luoghi; in particolare si rileva che non sono riportati diversi fabbricati produttivi della zona industriale di Pocenia, la nuova compianare realizzata dalla Provincia di Udine nonché diversi fabbricati residenziali posti a nord ed a sud del corridoio autostrada-ferrovia; si ritiene di conseguenza che lo studio di VIA sia incompleto in quanto eseguito sulla base di dati cartografici vecchi e non aggiornati; si chiede di rivedere gli elaborati utilizzando la Carta Tecnica Regionale più recente, eventualmente aggiornata con i dati mancanti desunti da una verifica in loco della situazione esistente; la Carta Tecnica Regionale più recente è disponibile gratuitamente sul sito della Regione Friuli Venezia Giulia;

in conseguenza di quanto indicato al punto precedente si ritiene che lo studio di impatto ambientale sia carente su vari aspetti in particolar modo per quanto riguarda:

alcuni ricettori acustici che ricadono entro la fascia di pertinenza acustica ferroviaria "B" (250 m dalla infrastruttura ferroviaria) non sono stati censiti e riportati correttamente sugli elaborati tecnici (Tavola 4/11 della carta dei ricettori acustici);

sulle tavole dello studio di impatto ambientale la previsione della sottostazione SSE è riportata in posizioni diverse ed in alcuni casi ricade sopra fabbricati produttivi esistenti che, non essendo stati riportati sulla cartografia, per lo studio di VIA sembrano non esistere;

alcuni edifici industriali sono posti più vicini all'autostrada ed alla ferrovia di quanto sia indicato nelle tavole grafiche;

sulle Tavole 4/11 della "carta dei ricettori acustici", della "carta degli interventi di mitigazione ambientale", della "carta degli interventi di mitigazione acustica", ecc. è riportata la "linea aerea D.T. fino alla SSE AV di Pocenia" che risulta terminare in un'area diversa dalla posizione dove il progetto preliminare del tracciato ferroviario ha previsto la stessa SSE AV di Pocenia (quest'ultima area è correttamente riportata anche sulle tavole citate ma in altra posizione); la zona dove è stata erroneamente posizionata la SSE AV di Pocenia è inoltre parzialmente occupata da un fabbricato produttivo che, avendo utilizzato una cartografia non aggiornata, non è stato rilevato;

la vasca di invarianza idraulica (opera di invarianza idraulica n. 10) posta al centro della zona industriale di Pocenia è troppo vicina agli edifici produttivi e può comportare, in caso di ristagni, odori e presenza di animali ed insetti. Inoltre la posizione della vasca comporterà l'impossibilità di prolungare l'attuale via Locatelli fino ai fabbricati produttivi posti ad est della zona industriale con evidente penalizzazione delle stesse attività produttive sia in termini di movimentazione dei mezzi per il carico e scarico del materiale, di adeguamento del layout dell'attività e di parcheggio dei veicoli; si richiede quindi che la vasca venga eliminata o, in alternativa, spostata a nord dell'autostrada;

non si condivide la previsione di eliminare la parte terminale di via Locatelli che non potrà più raggiungere i fabbricati produttivi posti ad est della zona industriale con evidente penalizzazione delle stesse attività produttive sia in termini di movimentazione dei mezzi per il carico e scarico del materiale, di adeguamento del layout dell'attività e di parcheggio dei veicoli; si propone di prolungare la nuova via Locatelli fino alla fine della attuale zona industriale eliminando la vasca di invarianza idraulica ed utilizzando il sedime della viabilità di cantiere dopo la conclusione dei lavori relativi all'infrastruttura ferroviaria; per quanto possibile si auspica il mantenimento dei parcheggi esistenti a servizio dell'attuale zona industriale;

in considerazione del fatto che l'insieme costituito dall'autostrada A4 Venezia-Trieste e dal tracciato ferroviario determinerà una frattura del territorio comunale costituendo una barriera non permeabile per il passaggio dei veicoli, delle persone e degli animali selvatici si ritengono insufficienti i punti di attraversamento della stessa (che tuttora si limiterebbero al solo sottopasso della strada provinciale n. 43 "de' Torsa") e si richiede di:

prevedere opportuni varchi per il passaggio degli animali selvatici posti in corrispondenza dei corsi d'acqua esistenti (fiume Stella, canale Vaticano, roggia Vat, roggia Velicogna) da realizzare anche sotto il rilevato autostradale se non esistenti;

prevedere opportuni varchi in corrispondenza delle viabilità già sopresse all'atto della realizzazione dall'autostrada A4 Venezia-Trieste (vecchia strada Pocenia-Palazzolo dello Stella e vecchia strada Pocenia-Muzzana del Turgnano) al fine del transito veicolare e ciclabile; in particolare modo devono essere recepite le previsioni del Piano delle piste ciclabili dell'ASTER "Riviera Turistica Friulana" già finanziato dalla Regione Friuli Venezia Giulia ed attualmente in avanzata fase di progettazione;

l'infrastruttura ferroviaria dovrà tener conto delle previsioni del progetto definitivo dell'ampliamento della terza corsia dell'autostrada A4 Venezia-Trieste in particolare modo per quanto riguarda tutti gli attraversamenti viari, ciclabili e per il passaggio degli animali selvatici previsti da tale infrastruttura;

in considerazione del notevole flusso di mezzi pesanti utilizzati per la realizzazione dell'infrastruttura, i quali dovranno transitare attraverso il centro storico del capoluogo, si propone di creare un bypass esterno a Pocenia utilizzando a tal fine la vecchia strada Pocenia-Palazzolo dello Stella previo la sua riapertura ed asfaltatura (strada chiusa all'atto della realizzazione dall'autostrada A4 Venezia-Trieste);

nel progetto non è stato previsto il mantenimento dell'attuale via Palazzolo che corre parallelamente all'autostrada A4; si prescrive di realizzarla ex-novo sul sedime della viabilità di cantiere dopo la conclusione dei lavori relativi all'infrastruttura ferroviaria al fine di garantire ai frontisti un accesso ai lotti che in caso contrario non sarebbe possibile;

deve essere prevista la realizzazione di barriere antirumore anche in direzione ovest verso il fiume Stella su entrambi i lati dell'infrastruttura; tale richiesta è giustificata sia al fine di tutelare l'area del fiume Stella (vincolata dal punto di vista paesaggistico, rientrante nell'Area di Rilevante Interesse Ambientale n. 14 di istituzione regionale e posta all'interno del Parco Comunale dei fiumi Stella e Torsa) sia al fine di garantire la tutela acustica per alcuni fabbricati residenziali posti lungo via Palazzolo entro la fascia di pertinenza acustica ferroviaria "B" (250 m dalla infrastruttura ferroviaria) per i quali non è stata prevista alcuna opera di mitigazione acustica; le barriere presso il fiume Stella dovranno avere una colorazione che le inserisca il più possibile nel contesto o essere trasparenti; l'uso di barriere trasparenti è auspicabile per tutto il tratto posto all'interno del centro abitato di Pocenia (vedi soluzioni progettuali di mitigazione di cui al "protocollo d'intesa per la condivisione del tracciato della ferrovia AV/AC nella tratta fra i fiumi Tagliamento ed Isonzo", sottoscritto dai Sindaci in data 04/02/2008);

entro la fascia dei "ricettori sensibili" (500 m dalla infrastruttura ferroviaria) ci sono due ricettori sensibili non censiti ovvero la scuola primaria e la scuola materna di Pocenia; la mitigazione acustica dovrà tener conto della presenza di tali siti;

al fine di preservare le proprietà presenti si ritiene illogica la previsione di una pista di cantiere all'angolo tra via Bassi e via Locatelli che dovrebbe passare all'interno di un cortile privato; si propone invece di utilizzare a tal fine il primo tratto di via Locatelli che rappresenta la soluzione meno impattante; esaminata la tavola relativa agli espropri si rileva che gli stessi verranno effettuati esclusivamente per le parti necessarie alla realizzazione delle opere; in conformità a quanto indicato al punto q) del "protocollo d'intesa per la condivisione del tracciato della ferrovia AV/AC nella tratta fra i fiumi Tagliamento ed Isonzo", sottoscritto dai Sindaci in data 04/02/2008, si ritiene che gli espropri debbano essere effettuati evitando di lasciare inespropriati piccoli relitti di particelle che non risultino utilizzabili; in conformità a quanto indicato al punto r) del "protocollo d'intesa per la condivisione del tracciato della ferrovia AV/AC nella tratta fra i fiumi Tagliamento ed Isonzo", sottoscritto dai Sindaci in data 04/02/2008, si ritiene che la costruzione dell'infrastruttura debba essere effettuata acquisendo, previo accordo preventivo con i privati proprietari, anche gli edifici che pur non risultando di ostacolo al passaggio della linea ferrata siano tuttavia difficilmente abitabili a causa l'eccessiva prossimità con la linea ferroviaria;

preso atto che l'approvazione del progetto preliminare costituirà automaticamente variante al piano regolatore generale comunale, imponendo un vincolo di inedificabilità pari a 75 metri dall'asse della nuova infrastruttura ferroviaria nonché dalla autostrada A4 così come traslata con il progetto in oggetto (vedi delibera di approvazione del progetto preliminare dell'autostrada A4 "Venezia-Trieste"); considerato che il suddetto vincolo viene posto a garanzia della realizzazione di un'opera che probabilmente verrà costruita tra 15-20 anni ma che esplica i suoi effetti di vincolo di inedificabilità appena approvato il progetto preliminare, impedendo qualsiasi opera sui fabbricati esistenti se non le sole opere di manutenzione ordinaria e straordinaria; al fine di ridurre al minimo l'impatto socio-economico sulla popolazione residente e sulle attività economiche e produttive presenti negli edifici posti all'interno delle fasce di inedificabilità si prescrive di:

adeguare le fasce di rispetto stradale conseguenti allo spostamento dell'autostrada A4 "Venezia-Trieste" a quanto previsto dalla lettera a) comma 1 dell'articolo 6 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica, attualmente adottato ed in fase di presentazione delle osservazioni

relative alla Valutazione Ambientale Strategica, che prevede una fascia di rispetto di 60 metri per la rete autostradale;

adeguare le fasce di rispetto ferroviario a quanto previsto dall'articolo 10 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica, attualmente adottato ed in fase di presentazione delle osservazioni relative alla Valutazione Ambientale Strategica, che prevede:

una fascia di rispetto di 60 metri a partire dal limite del tracciato come definito a seguito dell'approvazione del progetto preliminare ai sensi della Legge 443/2001, per le tratte ferroviarie regionali dell'asse infrastrutturale del Corridoio V - Progetto prioritario n. 6;

una fascia di rispetto di 30 metri successivamente alla realizzazione della nuova tratta ferroviaria AAW - AACC;

dare la possibilità ai proprietari dei fabbricati posti all'interno delle fasce di rispetto, in attesa della realizzazione delle opere ferroviarie, di poter eseguire interventi di ristrutturazione od ampliamento previo convenzionamento o parere vincolante dell'ente preposto alla gestione del vincolo;

indennizzare i proprietari posti entro le fasce di rispetto ferroviario e stradale anche se non soggetti ad esproprio;

in conformità a quanto indicato al punto n) del "protocollo d'intesa per la condivisione del tracciato della ferrovia AV/AC nella tratta fra i fiumi Tagliamento ed Isonzo", sottoscritto dai Sindaci in data 04/02/2008, le opere d'arte dell'infrastruttura ferroviaria relative all'attraversamento del fiume Stella dovranno avere le caratteristiche della migliore qualità architettonica allo scopo di contribuire alla minimizzazione dell'impatto ambientale e paesaggistico; non si ritiene che il nuovo rilevato lungo oltre 1500 m, atto al superamento del fiume Stella, abbia tali caratteristiche;

in relazione all'errore di posizionamento della sottostazione elettrica di Pocenia (SSE AV di Pocenia) indicato al punto 4), la presente Amministrazione Comunale è favorevole solo al posizionamento della sottostazione elettrica nella estrema parte est del Comune, a confine con il Comune di Muzzana del Turgnano, in quanto tale previsione salvaguarderà lo sviluppo della zona industriale del capoluogo; si rileva però che non è stato definito chiaramente dove verrà posizionata la viabilità di accesso a tale sottostazione ed a tal fine si propone di creare tale viabilità prolungando l'attuale complanare provinciale posta a sud della zona industriale, seguendo il tracciato già indicato nel vigente Piano Regolatore; tale viabilità dovrà avere le stesse caratteristiche tecniche utilizzate per la complanare già realizzata (vedi planimetria allegata).

di disporre che la presente deliberazione venga inviata alla Direzione Generale per le valutazioni ambientali – Divisione II sistemi di Valutazione Ambientale in via Cristoforo Colombo n. 44 00147 Roma ed alla Regione FVG - Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna – Servizio Valutazione Impatto Ambientale, via Giulia, 75/1 – 34126 Trieste;

DELIBERA

DI APPROVARE la proposta di cui sopra, che si intende integralmente richiamata.

Con separata votazione ed all'unanimità di voti favorevoli,

DELIBERA

di dichiarare il presente atto, immediatamente eseguibile e pubblicarlo entro 5 giorni dalla data della sua adozione ai sensi dell'art.1, comma 19, della L.R. 21/2003 e successive modifiche ed integrazioni.

Letto, confermato e sottoscritto,

Il Sindaco
f.to Bernardis Danilo

Il Vice Segretario Comunale
f.to dott. Emiliano Mian

ATTESTAZIONE DI INIZIO PUBBLICAZIONE

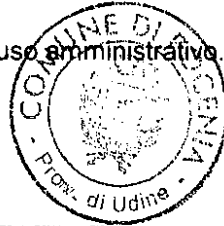
Si attesta che la presente deliberazione oggi 05/02/2013 viene pubblicata all'Albo pretorio, ove vi rimarrà a tutto il 20/02/2013 .

Li 05/02/2013

Il Responsabile della Pubblicazione
f.to - Gianfranco Saccomano

Copia conforme all'originale, in carta libera ad uso amministrativo.

Li 05/02/2013



Il Vice Segretario Comunale
Dott. Emiliano Mian

Comunicata ai Capigruppo consiliari in data 05/02/2013 prot. n. 839 , ai sensi dell'art. 1, comma 16 della L.R. 21/2003.

ATTESTATO DI ESECUTIVITÀ

Provvedimento esecutivo dal 31/01/2013

Art. 1, comma 15, della L.R. 11.12.2003, n. 21.

Art. 1, comma 19, della L.R. 11.12.2003, n. 21.

Il Responsabile dell'esecutività
f.to - Gianfranco Saccomano



**Assemblea permanente dei Sindaci della Bassa Friulana
(Provincia di Udine)**



**OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE
DELLA NUOVA LINEA AVIAC VENEZIA-TRIESTE
TRATTA PORTOGRUARO-RONCHI**

RELAZIONE DI SINTESI

VERSIONE DATA
1.1. **Gennaio 2013**

Versione	Data	Autore
1.0	19/12/2012	A. Debernardi
1.1	20/01/2013	A. Debernardi

R

TIMBRO

Ing. Andrea Debernardi
via Roma, 30
23875 OSNAGO (LC)
p.IVA 02478940139
ord.ingegneri prov.Lecco (n°571)

SEDE OPERATIVA
via Maffucci, 40
20158 MILANO
tel./fax: 02-365.57.854
e-mail: andrea.debernardi @ingpec.eu

COLLABORATORI
ing. Simone Borghi
arch. Carlo Molteni
dott. pt. Emanuele Ferrara

Assemblea permanente dei Sindaci della Bassa Friulana

Comuni di Bagnaria Arsa, Carlino, Castions di Strada, Cervignano del Friuli, Fiumicello, Gonars, Latisana, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pavia di Udine, Pocenia, Porpetto, Pozzuolo del Friuli, Precenicco, Ronchis, Ruda, San Giorgio di Nogaro, Santa Maria la Longa, Teor, Torviscosa e Villa Vicentina
(Provincia di Udine)

OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE DELLA NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE

TRATTA PORTOGRUARO-RONCHI

- Relazione di sintesi -

GRUPPO DI LAVORO

ing.Andrea Debernardi
(responsabile dell'incarico)

ing.Simone Borghi
arch.Carlo Molteni
dott.pt.Emanuele Ferrara

Rev.	Data	Autore:	n.pag.	n.tav.	n.all.	Indirizzo file
1.0	19/12/2012	A.Debernardi	45	3	=	Rapporto/Osservazioni_dic2012_v10.pdf
1.1	20/01/2013	A.Debernardi	45	3	=	Rapporto/Osservazioni_gen2013_v11.pdf

ing.A.Debernardi
via Roma, 30
23875 OSNAGO (LC)

sede operativa
via Maffucci, 40
20158 MILANO

Assemblea dei Sindaci della Bassa Friulana (UD)
Osservazioni al progetto della linea AV/AC VE-TS
- Relazione di sintesi -

SISTEMA
QUALITA'

- INDICE -

1. Introduzione	3
2. Aspetti generali del progetto.....	7
3. Ambito territoriale Ovest.....	16
4. Ambito territoriale Centro	31
5. Ambito territoriale Est.....	37

1. Introduzione

1.1. Oggetto del documento

Il presente documento costituisce la sintesi delle Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste / tratta Portogruaro-Ronchi¹ ed al successivo Quadro conoscitivo unitario², già predisposte dalle Amministrazioni Comunali interessate (*vedi tabella seguente*).

Comune	Atto amministrativo
Bagnaria Arsa	Del.G.C.n.24 del 24/02/2011; Del.G.C.n.114 del 23/07/2012; Del.G.C.n.120 del 17/08/2012
Castions di Strada	Del.G.C.n.42 del 10/03/2011; Del.G.C.n.97 del 24/07/2012
Cervignano del Friuli	Nota prot.1741 del 18/01/2011; Del.G.C.n.117 del 25/07/2012
Fiumicello	Nota prot.3150 del 18/03/2011; Del.G.C.n.104 del 25/07/2012
Gonars	Nota prot.2041 del 25/02/2011; Del.G.C.n.83 del 25/07/2012
Muzzana del Turgnano	Del.G.C.n.70 del 18/07/2012
Palazzolo dello Stella	Del.G.C.n.107 del 27/07/2012
Palmanova	Del.C.C.n.56 del 25/07/2012
Pocenia	Del.G.C.n.32 del 19/07/2012
Porpetto	Note prot.1936/1937 del 19/03/2011; Del.G.C.n.74 del 18/07/2012
Ronchis	Del.G.C.n.43 del 26/07/2012
Ruda	Nota prot.1699 del 28/02/2011; Del.G.C.n.72 del 23/07/2012
San Giorgio di Nogaro	Nota prot.15179/2114 del 21/02/2011; Nota prot.3255 del 26/07/2012
Teor	Del.G.C.n.29 del 19/07/2012
Torviscosa	Del.C.C.n.36 del 30/11/2011
Villa Vicentina	Nota prot.1803 del 14/03/2011

Esso è stato redatto nel quadro dell'incarico per la redazione dello schema direttore del potenziamento della rete ferroviaria nella Bassa Friulana, conferito dal Comune di Bagnaria Arsa in qualità di ente capofila dell'Assemblea Permanente dei Sindaci³. Tale incarico, definito dalle Amministrazioni grazie al contributo finanziario della Regione Friuli-Venezia Giulia, è stato configurato in modo tale da rappresentare un elemento di continuità metodologica con gli approfondimenti già svolti nel 2007-2008 dal Gruppo Tecnico Istruttorio istituito dalla Regione Friuli-Venezia Giulia⁴, e che hanno già costituito un fattore di parziale orientamento per i progettisti della nuova linea.

Scopo fondamentale del documento è dunque quello di ricostruire un quadro unitario degli elementi di criticità e/o di opportunità, emersi relativamente al citato progetto preliminare, in un'ottica di co-operazione costruttiva, volta al miglioramento degli elaborati progettuali, nonché al loro inserimento entro una cornice programmatica riferita allo sviluppo dell'intera rete ferroviaria della Bassa.

1.2. Contesto decisionale

La presentazione delle Osservazioni al progetto preliminare del 2010 rappresenta un passaggio essenziale all'interno della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale attualmente in corso. Essa tuttavia deve tener conto anche delle variazioni intercorse durante il biennio 2010-2012 in

¹ Vedi: RFI – Rete Ferroviaria Italiana, U.O.Pianificazione e coordinamento progetti; *Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste – tratta Portogruaro-Ronchi*; progetto preliminare, a cura di Italferr, novembre 2010.

² Vedi: RFI – Rete Ferroviaria Italiana, U.O.Ambiente e archeologia; *Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste – tratta Portogruaro-Ronchi*; progetto preliminare, Sistema Conoscitivo Unitario; relazione generale; a cura di Italferr, maggio 2012.

³ Det.115/UT del 2 agosto 2012.

⁴ Vedi il Protocollo d'intesa per la condivisione del tracciato della ferrovia AC/AV nella tratta tra i fiumi Tagliamento ed Isonzo, sottoscritto dai Sindaci (con esclusione di Porpetto e Villa Vicentina) in data 04/02/2008

alcuni orientamenti programmatici, relativi all'estensione della rete AV/AC ad est del nodo di Venezia.

In particolare, è opportuno segnalare anche formalmente in questa sede che, per quanto riguarda la tratta Mestre-Portogruaro, il progetto ed il corrispondente Studio d'Impatto Ambientale sono riferiti al tracciato Cosiddetto "litoraneo", rispetto al quale il Commissario Straordinario competente sull'intera tratta Venezia-Trieste ha registrato un dissenso quasi unanime, tanto da predisporre uno studio di prefattibilità che prevede un tracciato del tutto diverso, in affiancamento alla linea storica. Tale studio, presentato nel luglio 2012, è attualmente all'esame delle Amministrazioni Comunali interessate.

Questo mutamento di scenario non può evidentemente non avere conseguenze dirette anche sulla tratta friulana, in particolare per quanto riguarda il tracciato previsto tra Ronchis e Torviscosa, e la scelta dell'affiancamento all'autostrada A4. Esso pone infatti il problema dell'innesto tra i due rami, e dell'eventuale disomogeneità delle caratteristiche tecniche del tracciato, non più eludibile anche all'interno di una procedura di VIA ancora formalmente riferita al tracciato 2010.

In secondo luogo, risulta più che mai opportuno ricordare come, nell'ottobre 2011, la Commissione Europea abbia adottato una proposta di modifica della rete di trasporto transeuropea TEN-t, che include il nuovo corridoio Baltico-Adriatico, il quale interessa il territorio italiano entrando dal valico di Tarvisio e seguendo la nuova linea Pontebbana sino a ricongiungersi con la direttrice Venezia-Trieste in corrispondenza dello scalo di Cervignano.

Tale variazione, al pari della precedente, determina un mutamento radicale del quadro programmatico sul quale è stato sviluppato il tracciato RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della linea Cervignano-Udine, e della sua connessione con la linea Trieste-Venezia, intesa sia nella sua configurazione attuale, sia nello stato di progetto futuro.

Date queste premesse, l'incarico conferito dall'Assemblea Permanente dei Sindaci viene a riguardare non soltanto il progetto della nuova tratta AV/AC Portogruaro-Ronchi, ma anche:

- le prospettive di potenziamento della tratta Cervignano-Palmanova-Udine;
- le modalità di interconnessione con la linea Trieste-Venezia in corrispondenza dello scalo di Cervignano;
- l'assetto funzionale e gli impatti locali della rete ferroviaria esistente, compresa fra il Tagliamento, l'Isonzo ed il nodo di Udine (escluso).

1.3. Metodologia adottata

La metodologia adottata per lo svolgimento dell'incarico ha comportato, in primo luogo, una dettagliata fase di analisi volta a ricostruire non soltanto lo stato fisico e funzionale dei luoghi interessati dalla rete ferroviaria esistente/futura, ma anche le valutazioni sviluppate dalle singole Amministrazioni interessate circa i problemi, le opportunità e gli orizzonti programmatici ad essi collegati.

Date le premesse indicate al paragrafo 1.2, tali approfondimenti non sono stati limitati ai soli ambiti coinvolti dal tracciato della tratta AV/AC Portogruaro-Ronchi, definito dal progetto preliminare del 2010, ma si sono estesi all'insieme delle aree interessate dall'insieme delle tratte ferroviarie esistenti o previste nella Bassa Friulana.

Gli approfondimenti sono stati ottenuti incrociando dati oggettivi riferiti allo stato dei luoghi ed alla funzionalità della rete, ottenuti da varie fonti, ed elementi soggettivi rilevati tramite un processo di consultazione tecnico-istituzionale svoltosi nel periodo luglio-ottobre 2012. Questo processo è stato strutturato con riferimento a quattro gruppi, che rimandano ad altrettanti ambiti territoriali:

- **Ovest**, corrispondente alla porzione di rete compresa tra il Tagliamento e San Giorgio di Nogaro;
- **Centro**, corrispondente allo snodo compreso tra San Giorgio di Nogaro, Cervignano e Palmanova, destinato a garantire l'interconnessione dei due corridoi transeuropei fra loro e con lo scalo di Cervignano;
- **Est**, corrispondente alla porzione di rete compresa tra Cervignano e l'Isonzo;
- **Nord**, corrispondente alla porzione di rete compresa tra Palmanova ed il nodo di Udine.

Si ritiene utile evidenziare, in questa sede, che le attività di consultazione hanno investito anche Comuni non interpellati nell'ambito della procedura di VIA relativa alla tratta Portogruaro-Ronchi, quali in particolare, nell'ambito Ovest, Latisana e Precenico e, nell'ambito Nord, Pavia di Udine, Pozzuolo del Friuli e Santa Maria La Longa.

Gli esiti della consultazione sono illustrati, oltre che da una specifica relazione, anche da un insieme di **tavole di diagnosi**, che riportano una mappatura dettagliata delle criticità e delle opportunità progettuali rilevate, definita secondo la legenda di seguito riportata.

LEGENDA

ELEMENTI DI CRITICITÀ

- Inquinamento acustico - Vibrazioni
- Inquinamento acustico - Rumore
- Effetto barriera urbana
- Effetto barriera territoriale
- Formazione di code al passaggio a livello
- Elemento soggetto a vincolo paesaggistico
- Nodo di stazione - fermata
- Nodo di stazione - problemi di manutenti/degrado
- Nodo di stazione - servizi passeggeri
- Nodo di stazione - problemi di sosta
- Nodo di stazione - interscambio bus esistente/provisti
- Nodo stradale pericoloso
- Area fonte di inquinamento luminoso
- Demolizione di corpi stradali/ferrovieri/edilizi
- Bacino di utenza attratto dalla stazione
- Elemento lacustre tutelato (D.Lgs.42/2004, art.142)

ELEMENTI ARCHEOLOGICI

- Età preistorica (paleolitico, mesolitico, neolitico)
- Età protostorica (eneolitico, bronzo, ferro)
- Età classica / romana
- Età tardoantica / medievale
- Tracce di strade romane

ELEMENTI DI PROGETTUALITÀ

- Progetto preliminare TA / (anno 2010)
- Fascia di rispetto ferroviaria TAV (75 m)
- Viabilità recentemente realizzata o in corso di esecuzione
- Nuova viabilità ipotizzata o in corso di progettazione
- Previsione di sovrappasso stradale
- Previsione di sottopasso stradale
- Piste/itinerari ciclopedonali
- Previsione di sottopasso ciclopedonale
- Nuova rotatoria prevista
- Previsione di nuova stazione bus di interscambio
- Nuovo elettrodoto previsto
- Aree produttive/artigianali previste
- Aree commerciali previste

UNITÀ PAESISTICHE

- Boschi e arbusti
- Coltivazioni arboree
- Prati e seminativi
- Paludi e saline
- Aree golenali
- Acque e sabbie
- Urbanizzato

NOTA: l'indicazione degli elementi archeologici è limitata alle aree circostanti i tracciati ferroviari in progetto

ELEMENTI ESISTENTI

- Tracciati stradali principali
- Sovrappasso stradale (caveleformato)
- Sottopasso stradale (sottoterranea)
- Sottopasso cittadino
- Impianto semaforico
- Rotatoria
- Passaggio a livello
- Area di parcheggio
- Stazione bus di interscambio
- Linea ferroviaria in esercizio
- Linea ferroviaria dismessa
- Canale
- Elettrodoto
- Area scalo ferroviaria di Cervignano
- Interporto "Alpe Adria"
- Denominazione di fermata
- Denominazione comunale
- Confine comunale
- Presenza di aziende agricole
- Area produttiva/artigianale di recente realizzazione
- Area commerciale di recente realizzazione
- Area S.I.C. e/o bosco di pregio
- Argine dei fiumi Isonzo e Tagliamento

Nel presente rapporto, tali tavole verranno utilizzate per stralci, utili a fornire un riepilogo delle Osservazioni al progetto preliminare del 2010.

Nell'ambito dell'incarico conferito, si prevede altresì che a queste tavole faccia seguito un ulteriore insieme di elaborati, volto a definire le strategie di inserimento delle nuove infrastrutture, ritenute maggiormente accettabili dalle Amministrazioni comunali coinvolte.

1.4. Struttura della relazione

La presente relazione, focalizzata sui soli aspetti riferiti al progetto preliminare 2010, si struttura in quattro sezioni, così configurate:

- aspetti di carattere generale (capitolo 2);
- criticità rilevate nell'ambito occidentale (capitolo 3);
- criticità rilevate nell'ambito centrale (capitolo 4);
- criticità rilevate nell'ambito orientale (capitolo 5).

Si segnala in ogni caso che **la relazione di sintesi**, sviluppata al fine di offrire un quadro coordinato delle principali problematiche connesse alla realizzazione della nuova tratta AV/AC, **non sostituisce le Osservazioni presentate dai singoli Comuni**, alle quali si rimanda per tutti gli aspetti di maggior dettaglio, quali in particolare la segnalazione delle singole interferenze, le precisazioni relative alla collocazione dei recettori di impatto acustico, ecc...

2. Aspetti generali del progetto

2.1. Quadro programmatico

Il quadro programmatico portato a supporto dell'intervento è poco aggiornato, oltre che frammentario, e non giustifica la realizzazione di una nuova linea ferroviaria ad alta velocità. La stessa prospettiva di potenziamento della rete ferroviaria regionale, a supporto del traffico merci ferroviario, può trovare un significato compiuto solo all'interno di una politica integrata del trasporto transalpino.

Il quadro programmatico portato a sostegno della necessità dell'opera è focalizzato essenzialmente sulla realizzazione della rete transeuropea di trasporto, TEN-t, ed in particolare di quello che è stato denominato, in successione temporale, Corridoio n.5, Progetto prioritario n.6, e Corridoio "mediter-raneo".

Come ben noto, lo sviluppo della rete TEN-t ha per obiettivo fondamentale la creazione di un supporto infrastrutturale coerente ed integrato per gli scambi fra gli stati membri dell'Unione Europea, da ottenersi in primo luogo attraverso l'eliminazione degli "anelli mancanti" tra le singole reti nazionali. Il perseguimento di tale obiettivo implica in molti casi la realizzazione di nuove infrastrutture, ma in altri può richiedere misure di altro genere, volte ad armonizzare il funzionamento delle infrastrutture preesistenti all'interno del corridoio.

Nel caso delle direttrici transalpine, è stato da tempo evidenziato che le motivazioni più forti per lo sviluppo dei corridoi TEN-t sono legate, più che alla velocizzazione del traffico passeggeri (quasi ovunque piuttosto modesto), all'incremento di capacità per il traffico merci. Tale evidenza risulta particolarmente chiara nel caso dei valichi con la Slovenia, che si sono caratterizzati nel corso degli ultimi 15 anni per un rilevante incremento dei flussi di traffico stradale pesante, a fronte di un'evoluzione di quello leggero, influenzata soprattutto dalla crescita delle relazioni transfrontaliere tra Trieste/Gorizia ed i distretti sloveni di Nova Gorica, Postumia e Capodistria, e dunque tale da indurre effetti poco significativi sui traffici di lunga percorrenza.

A fronte dell'andamento dei traffici, riscontrato sia sulle direttrici stradali che su quelle ferroviarie, non sembra oggi ricorrere alcuna rilevante premessa funzionale per la realizzazione, tra Venezia e Trieste, di una linea ferroviaria ad alta velocità, finalizzata in primo luogo alla riduzione dei tempi di percorrenza per i servizi passeggeri veloci. Più significative possono invece risultare le prospettive di sviluppo del traffico merci, che richiedono però, più che una linea dedicata, una serie di potenziamenti volti ad incrementare la potenzialità di circolazione dei "colli di bottiglia" (spesso collocati all'interno dei nodi urbani), nonché ad assicurare raccordi adeguati con i sistemi di terminalizzazione, che in Friuli-Venezia Giulia includono soprattutto lo scalo ferroviario di Cervignano ed il porto di Trieste.

In tal senso, lo sviluppo del corridoio mediterraneo dovrebbe trovare adeguata integrazione, sul piano non solo programmatico ma anche progettuale, con il nuovo corridoio Baltico-Adriatico, volto a supportare gli scambi tra l'Italia e la Mitteleuropa. D'altro canto, i soli potenziamenti infrastrutturali, anche laddove risultino necessari, non sono certo di per se stessi sufficienti a garantire la funzionalità del trasporto ferroviario, né la sua attrattività nei confronti dei flussi oggi indirizzati sul modo stradale. L'esperienza condotta negli scorsi decenni da altre nazioni europee rende chiaro che lo sviluppo del trasporto merci ferroviario attraverso le Alpi può trovare compimento soltanto all'interno di una politica integrata, che non trova al momento alcuna compiuta definizione di livello nazionale.

Ne consegue la generale perplessità nei confronti di una nuova linea ferroviaria ad alta velocità, cui si associa però una disponibilità ad approfondire, anche in termini di confronto costi/benefici, le

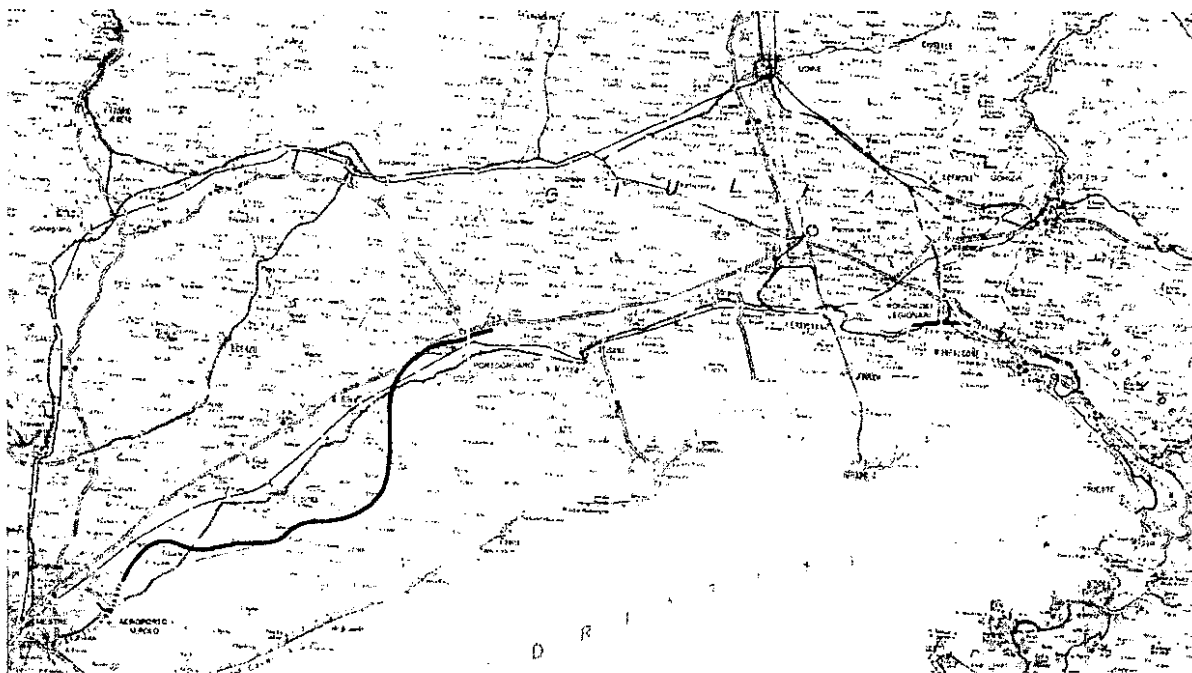
questione relative ai potenziamenti infrastrutturali che si rendano necessari nel quadro di una politica di riequilibrio modale del trasporto merci.

2.2. Tracciato complessivo

Il progetto, riferito ad un insieme complesso di tratte, diversamente caratterizzate sotto il profilo degli standard funzionali, non appare sufficientemente approfondito in ordine ai rapporti che devono intercorrere tra i singoli interventi e la programmazione di settore, sviluppata a livello sia nazionale che regionale.

La tratta ferroviaria in esame si colloca all'interno di un complesso sistema di interventi, volto a modificare profondamente l'assetto geometrico e funzionale della rete ferroviaria compresa tra Venezia, Udine e Trieste.

Ciascuna tratta presenta caratteristiche sue proprie, potendo essere ricondotta o meno alla tipologia propria delle nuove linee AV/AC. Peraltro, il progetto non specifica in modo chiaro le modalità di inserimento delle diverse tratte all'interno del sistema esistente, con la conseguenza di rendere ambigua la definizione degli standard funzionali di riferimento, così come lo stesso inserimento di alcune tratte all'interno del progetto in esame.



Ciò vale, ad esempio, per il sistema di elettrificazione, che sembra poter essere uniformato a quello adottato per le altre tratte AV/AC, di nuova realizzazione, nelle sole tratte collocate ad Ovest di San Giorgio di Nogaro.

In tal senso, sarebbe opportuno uno specifico chiarimento circa i rapporti che dovranno intercorrere tra la realizzazione della nuova linea ed i programmi di sviluppo della rete ferroviaria, definiti a livello nazionale ed anche regionale, in termini di potenziamento sia della rete (raddoppio linea Udine-Cervignano), sia dei servizi (Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale del Veneto, programmazione del Trasporto Pubblico Locale in Friuli-Venezia Giulia).

2.3. Realizzazione per fasi

Il principio di realizzazione della linea in sei fasi funzionali successive rappresenta un elemento da accogliere con favore; esso tuttavia non appare adeguatamente sviluppato dagli elaborati di progetto, che presentano diverse incongruenze ed omissioni, soprattutto con riferimento alle fasi di attuazione intermedie. Inoltre sarebbe necessario indicare, in modo esplicito che la realizzazione di ciascuna fase verrà subordinata all'effettivo conseguimento dei livelli di traffico previsti per la fase precedente.

L'impostazione generale del progetto si basa in modo esplicito su una complessa fasatura dei singoli interventi, a sua volta definita attraverso uno specifico approfondimento modellistico attuato adottando una "strategia di saturazione" della rete esistente e/o di quella di volta in volta potenziata⁵.

Tale circostanza può ritenersi positiva, perché consente di definire un percorso progettuale ed attuativo più strettamente aderente all'andamento effettivo del traffico ferroviario, garantendo altresì una maggiore integrazione delle nuove tratte all'interno della rete ferroviaria esistente.

Si deve tuttavia osservare che questa impostazione non viene mai esplicitamente correlata all'effettivo andamento dei traffici, così come riscontrabile a seguito della costruzione dei primi lotti funzionali; laddove risulterebbe invece opportuno subordinare la realizzazione delle varie fasi ai verificarsi degli sviluppi di traffico previsti, in modo tale che soltanto dopo aver conseguito gli obiettivi della fase precedente sia possibile avviare la fase successiva.

Inoltre, è necessario sottolineare che l'impostazione per fasi non viene sviluppata dal progetto in modo compiuto. Al contrario, in diversi passaggi progettuali si riscontrano imprecisioni ed incongruenze che tendono a indebolire l'impianto programmatico complessivo dell'opera.

Ad esempio, la Relazione generale e la Relazione tecnica di esercizio collocano la tratta Cervignano-Ronchi all'interno della seconda fase funzionale, mentre gli studi trasportistici la pongono nella fase 4 (vedi tabella riportata a fianco).

Più sostanzialmente, è possibile osservare che alcune parti del progetto, ed in particolare la struttura adottata per la connessione con lo scalo di Cervignano, non sono coerenti con la fasatura ipotizzata (vedi paragrafo 4.3).

	Interventi
Scenario 1	- Scavalco e quadruplicamento S.Polo - Monfalcone - Completamento Linea dei Bivi: Dese - Bivio Marocco Bivio Spinea - AV/AC
Scenario 2	- Nuova tratta AC Ronchi Aeroporto - Aurisina (200 km/h) - Nuova stazione di Ronchi Aeroporto
Scenario 3a	- Raddoppio Treviso - Portogruaro - Scavalco a doppio binario a Treviso
Scenario 3b	- Nuova tratta Dese - Portogruaro (250 km/h) - PRG di Portogruaro con: deviate a 100 km/h verso la nuova linea attestamento servizi SFMR su bin 1 tr
Scenario 3c	- BAB 3/3 Cervignano - Portogruaro - Nuovo PRG Cervignano Smlstamento - Raddoppio Udine - Cervignano - Riattivazione tratta Palmanova - S.Giorgio, con raccordo dispari (Palmanova - S.Giorgio - Torviscosa) - Raccordo Udine Parco - tratta Bivio Cividale - Bivio Cargnacco
Scenario 4	- Quadruplicamento Ronchi - Cervignano - Scavalco bin. pari linea dei Bivi - AV/AC VE-PD
Scenario 5	- Nuova tratta Cervignano - Portogruaro, interconnessione con tratta Palmanova - S.Giorgio
Scenario 6	- tratta Trieste - Aurisina connessa con Trieste Centrale e Linea di Ciri- tura
Scenario 3d	- Nuova tratta Mestre - Aeroporto - Portogruaro - Interconnessione la Linea Storica e la Linea dei Bivi - Entrata a Portogruaro su tratta Pramaggiore - Portogruaro (raddop- piata)
Scenario 5d	- Nuova tratta Portogruaro (interconnessione Ovest)- Ronchi - Interconnessione di Portogruaro Est - Uscita da Portogruaro su tratta Portogruaro - Teglio V. (raddoppiata)

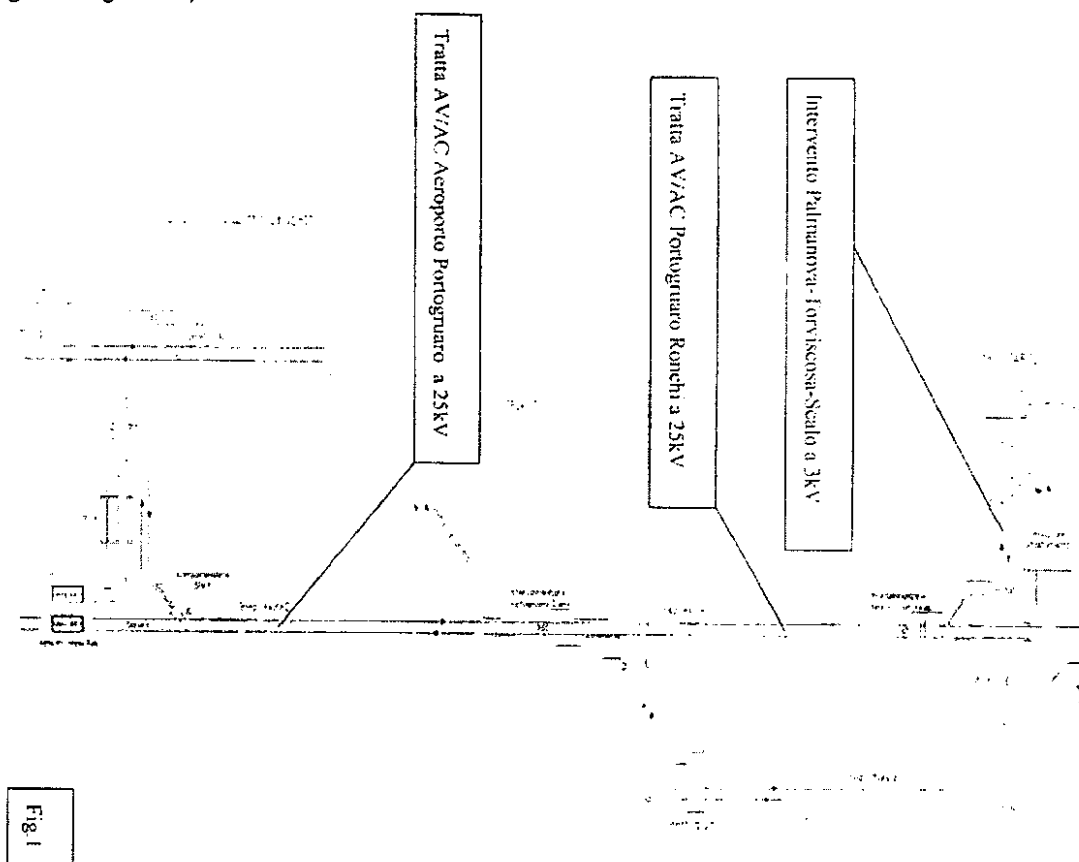
⁵ Vedi: RFI; Linea AV/AC Venezia-Trieste: modellazione e simulazione microscopica della circolazione ferroviaria; relazione finale, a cura di LFT-Pianificazione di sistemi ferroviari.

D'altro canto, le complesse implicazioni di tale fasatura non appaiono sufficientemente approfondite dalle relazioni specialistiche, che tendono sovente a fare riferimento alla sola fase finale (6), proiettata a lungo termine, senza fornire alcuna precisazione circa le caratteristiche e/o le modalità costruttive delle tratte da realizzarsi nelle fasi intermedie.

Ad esempio, la relazione sui sistemi di trazione si limita ad evidenziare che, relativamente alla tratta Cervignano-Ronchi

"... Per quanto riguarda l'attrezzaggio tecnologico della trazione elettrica [...] si prevede il riclassamento della Aeroporto-Portogruaro da 3 kV a 25 kV mediante un'opportuna fasizzazione...."

Laddove gli stessi elaborati grafici fanno riferimento alla sola fase finale, prevista a lungo termine (vedi figura seguente).



La medesima relazione non fornisce invece alcun dettaglio sulle modalità di trazione previste per le fasi antecedenti: sebbene dal testo sopracitato sia possibile evincere la volontà di procedere in via transitoria ad un'alimentazione con il sistema 3 kV c.c., nessun elemento progettuale viene specificato in ordine alla realizzazione ed al dimensionamento di tale sistema.

Analoghe osservazioni riguardano altri aspetti funzionali del progetto, quali ad esempio il segnalamento.

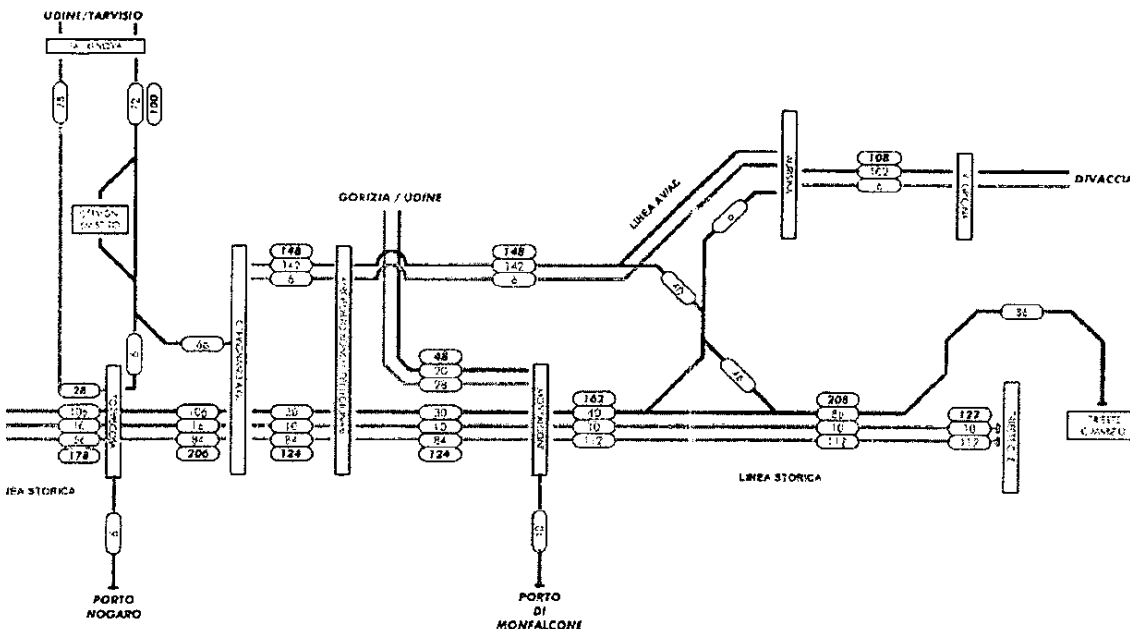
2.4. Modello di esercizio e standard progettuali

Il modello di esercizio posto alla base del progetto è piuttosto generico e non appare supportato da studi circostanziati ed approfonditi, relativi all'andamento atteso del traffico merci e passeggeri. Esso inoltre non sembra essere stato coordinato con la programmazione dei servizi ferroviari regionali, sviluppata dalla Regione Friuli-Venezia Giulia.

Il progetto fa riferimento ad un modello di esercizi basato sulla circolazione, tra Cervignano e Ronchi aeroporto, di 272 treni/giorno, di cui 172 merci, 64 passeggeri regionali, e 16 passeggeri di medio-lunga percorrenza.

Tale valore, apparentemente rapportato allo scenario di lungo termine, corrisponde in buona sostanza alla potenzialità di una linea a doppio binario, dotata di blocco automatico ed interessata da una circolazione mediamente eterotachica. Si tratta di una circostanza che non appare pienamente coerente con la priorità attribuita alla realizzazione della tratta.

D'altro canto, è opportuno osservare che i citati livelli di circolazione non sono basati su rigorose analisi trasportistiche, ma solo su ipotesi abbastanza generiche, relative all'andamento futuro dei traffici e/o all'organizzazione dei servizi di trasporto passeggeri.



Modello d'esercizio utilizzato a supporto del progetto

(blu = treni merci, rosso = treni passeggeri a lunga percorrenza; verde: treni passeggeri regionali)

Si ritiene necessario che tali fondamentali elementi vengano sottoposti ad adeguati approfondimenti, volti da un lato a verificarne l'attendibilità in relazione alle tendenze riscontrate nel traffico merci e passeggeri nazionale ed internazionale, e dall'altro a garantirne la coerenza con i programmi di sviluppo dei servizi di trasporto a scala internazionale, nazionale e regionale.

In particolare, pare opportuno segnalare che le previsioni di circolazione dei treni regionali appaiono incongruenti con gli scenari di mantenimento e successivo potenziamento del servizio, contenuti nel Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale, redatto ai sensi degli artt.13 e 14 della L.R.23/2007, ed attualmente in fase di approvazione⁶.

Infatti, secondo questo strumento di programmazione, nello scenario-base la linea Portogruaro-Cervignano dovrebbe essere interessata dal transito di un servizio interpolo a cadenza oraria (30-40 treni/giorno), mentre la successiva tratta Cervignano-Ronchi verrebbe impegnata da livelli di circolazione doppi, in virtù della sovrapposizione con il nuovo del servizio interpolo Udine-Trieste via Ronchi aeroporto, anch'esso cadenzato all'ora (vedi figure seguenti). Livelli di circolazione ancora più elevati dovrebbero riguardare i successivi scenari di sviluppo.

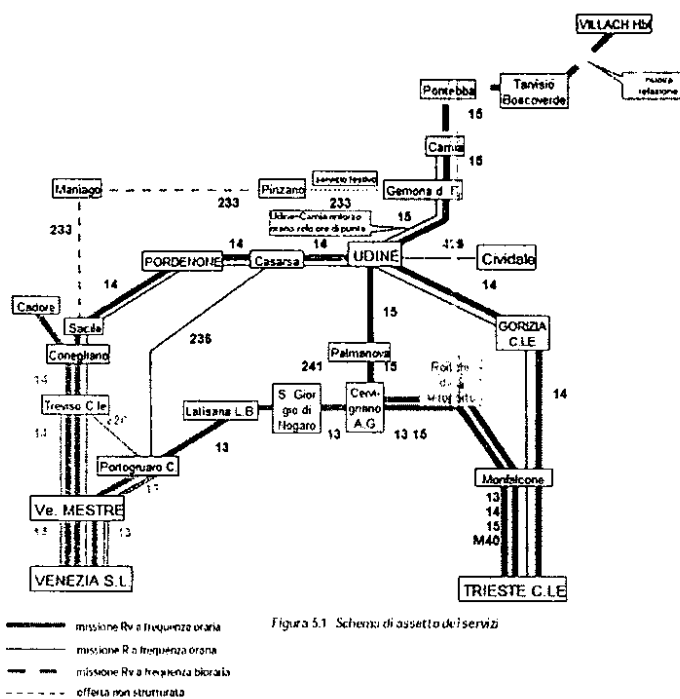


Figura 5.1 Schema di assetto dei servizi

linea	tratta	missione	frequenza [min]
13	Trieste - VE S.Lucia	Rv	60
	Portogruaro - VE Mestre (un servizio all'ora prolungato su VE S. Lucia)	R	30
14	Trieste - Udine - VE S.Lucia	Rv	60
	Trieste - Udine	R	60
	Udine - VE S.Lucia	R	60
	(Belluno) - Conegliano - VE S.Lucia	Rv	60
	Conegliano - VE Mestre	R	60
15	Trieste - Cervignano - Udine - Camia - Tarvisio - Villach	Rv	120
	Trieste - Cervignano - Udine - Camia	Rv	120
	Udine - Camia	R	60 (solo hdp)
236	Casarsa - Portogruaro	R	60
233	Sacile - Gemona	offerta attuale	

Tabella 5.1 Linee e relative missioni.

Nessuna di queste previsioni, tuttavia, è presente nel modello di esercizio utilizzato a supporto della progettazione.

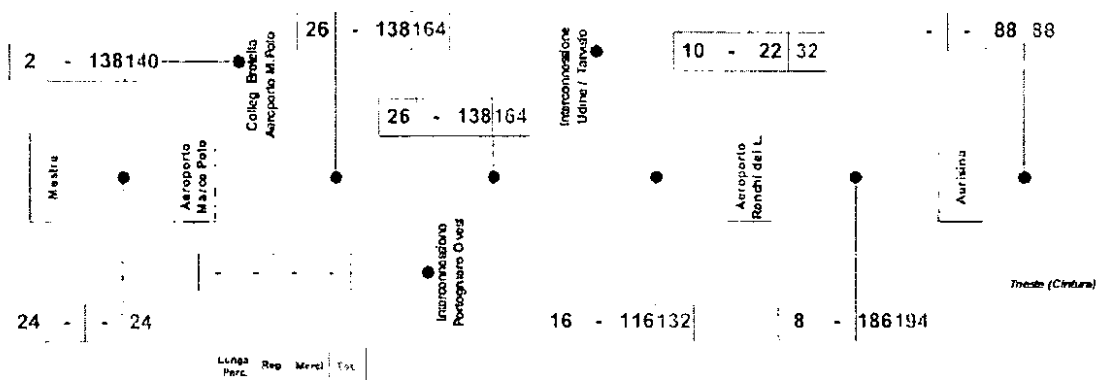
⁶ E' infatti stato adottato con del.G.R.2611 del 29 dicembre 2011.

2.5. Rumore e vibrazioni

L'analisi dell'impatto acustico e delle vibrazioni, oltre a presentare diverse imprecisioni localizzate, fa riferimento ad un traffico incoerente con quello di progetto, e riferito soltanto alla nuova tratta AV/AC anche nel caso in cui questa venga realizzata in affiancamento alla linea storica. L'analisi delle vibrazioni è generica e priva di riferimenti alle effettive condizioni territoriali esistenti all'intorno della linea. E' richiesta un'integrazione allo Studio d'Impatto Ambientale.

Oltre a risultare in molti casi carente sotto il profilo dell'identificazione dei recettori⁷, l'analisi dell'impatto acustico dell'opera e la definizione dei corrispondenti interventi di mitigazione è stata sviluppata in sede di progetto attraverso una serie di stime, riferite ai traffici di progetto, attesi lungo la nuova linea. Tali stime, peraltro, appaiono carenti per due diversi motivi:

- da un lato, esse risultano sistematicamente inferiori ai traffici stimati di progetto (ad esempio tra Cervignano e Ronchi si fa riferimento a 132 treni/giorno contro i 272 indicati nella relazione di progetto generale);
- dall'altro, anche nei casi in cui la nuova infrastruttura si affianca alla linea ferroviaria esistente, esse sembrano fare riferimento al solo traffico atteso sulla linea veloce, escludendo così il rumore generato dai treni circolanti sulla rete esistente.



Entrambi gli elementi comportano evidentemente una sensibile sottostima dell'impatto acustico complessivo, attribuibile alla linea nella sua configurazione futura, tanto da far richiedere una completa revisione dello studio acustico allegato al progetto.

Anche l'analisi dell'impatto da vibrazioni, contenuta nel quadro di riferimento ambientale, appare del tutto carente, in quanto riferita esclusivamente a situazioni-tipo, anziché alle condizioni effettive riscontrate nell'intorno della nuova linea.

Alla luce di questi aspetti, si richiede una approfondita integrazione allo studio d'impatto, che includa anche, laddove necessario, la previsione delle necessarie opere di mitigazione (modifica degli appoggi del binario o della massicciata, inserimento di trincee).

⁷ A tale proposito si segnala che per lo studio d'impatto ambientale sono state utilizzare basi cartografiche non aggiornate, che in molti casi non rispecchiano il reale stato dei luoghi. Per una esatta identificazione dei singoli recettori, si rimanda alle Osservazioni dei singoli Comuni.

2.6. Opere di inserimento paesistico

La realizzazione della nuova tratta AV/AC è destinata ad apportare importanti modificazioni al contesto paesaggistico della Bassa Friulana. Si ritiene necessario predisporre un progetto di inserimento ambientale finalizzato a minimizzare l'impatto visuale della sede ferroviaria, degli impianti tecnologici e delle opere di mitigazione, così come a garantire la continuità delle reti ecologiche.

La tipologia ed il dimensionamento delle opere prospettate dal progetto preliminare risulta di entità tale da determinare importanti trasformazioni della matrice paesaggistica della Bassa pianura friulana. Al di là delle richieste di revisione delle scelte progettuali, che verranno di volta in volta precisate nel corso dei capitoli 3, 4 e 5, si ritiene necessario accompagnare il progetto con un programma operativo di azioni di inserimento paesistico-ambientale, che consenta di minimizzare l'impatto visuale delle opere previste, così come a garantire la continuità delle reti ecologiche.

Tale programma dovrebbe includere, in particolare:

- aree-filtro e mascherature vegetali (arboree-arbustive), volte a nascondere e/o a mitigare il carattere artificiale dei singoli manufatti (rilevati, viadotti, impianti di trazione elettrica, schermi acustici...);
- mantenere le condizioni di naturalità o semi-naturalità dei principali corridoi fluviali e consentire una corretta regimazione delle acque, anche con riferimento agli usi agricoli;
- garantire la permeabilità trasversale dell'infrastruttura rispetto alla rete ecologica, ad esempio predisponendo opportuni attraversamenti per la piccola fauna e/o limitando la protezione dei viadotti alla recinzione delle sole strutture verticali).

2.7. Impatti e monitoraggio ambientale in fase di cantiere

La definizione degli impatti di cantiere è carente. A fronte dell'impatto previsto durante la costruzione dell'opera, si richiede la definizione di opportune garanzie a tutela dei residenti nelle fasce più prossime all'opera.

La realizzazione della nuova linea è destinata a determinare importanti impatti di carattere transitorio su numerosi ambiti della Bassa, non necessariamente prossimi al tracciato ferroviario principale.

La documentazione prodotta risulta peraltro in molti casi insufficiente a valutare gli effetti locali delle attività di cantiere. In particolare, manca una valutazione che consenta di prevedere gli effetti sulla rete viaria in termini di aree di approvvigionamento degli inerti, usura, movimentazione di polveri e carico inquinante.

Inoltre, al fine di garantire il corretto svolgimento dei lavori, nonché l'effettiva e tempestiva realizzazione di tutte le opere di mitigazione e di ripristino, si chiede specificamente che:

- 1) sia predisposta, a spese della società proponente, una perizia preventiva (da sviluppare in contraddittorio con un tecnico di fiducia dei proprietari) sulla situazione di disturbo attuale e sulle condizioni delle strutture edilizie potenzialmente interessate a danneggiamenti;
- 2) l'affidamento dei lavori sia subordinato a precise garanzie di tipo assicurativo rispetto ai rischi di danni strutturali e/o ambientali;
- 3) venga svolto, nel corso delle attività di cantiere, a cura di un soggetto terzo (quale ad esempio l'ARPA) un accurato monitoraggio della situazione, da condursi ad esempio mediante l'installazione di accelerometri nei punti maggiormente critici;
- 4) si costituisca, presso un soggetto amministrativo terzo, un idoneo fondo di garanzia al quale sia possibile attingere in caso di danni.

2.8. Fasce di rispetto e modalità di indennizzo ai proprietari

La fascia di rispetto e quella di salvaguardia, apposte con riferimento ad un progetto la cui realizzazione è proiettata molto al di là nel tempo, pongono alcuni problemi di interpretazione e diversi elementi di rigidità urbanistica. Si ricorda inoltre che il Protocollo d'Intesa sottoscritto tra i Comuni e la Regione prevedeva modalità di acquisizione delle aree ed erogazione degli indennizzi ai proprietari, difformi da quelle indicate dagli elaborati progettuali.

Dal punto di vista urbanistico, nel progetto preliminare viene indicata la fascia ex art.49 del D.P.R.753/80 (distanza costruzioni dal filo interno rotaia esterna pari a m 36) e quella relativa alla fascia di vincolo urbanistico (m 90 dall'asse della ferrovia), per le quali si richiede di specificare più esattamente quali siano le norme di salvaguardia da adottare a seguito dell'approvazione del progetto medesimo.

Preso in ogni caso atto che l'approvazione del progetto preliminare costituirà variante automatica ai Piani Regolatori Generali Comunali, imponendo un vincolo di inedificabilità, posto a garanzia della realizzazione di un'opera che probabilmente verrà costruita tra 15 o 20 anni, al fine di ridurre al minimo l'impatto socio-economico sulla popolazione residente e sulle attività economiche presenti all'interno della fascia si richiede di dare la possibilità ai rispettivi proprietari di eseguire interventi di ristrutturazione od ampliamento previo convenzionamento o parere vincolante dell'ente preposto alla gestione del vincolo.

Inoltre, esaminando la tavola relativa agli espropri, si rileva la previsione di effettuarli esclusivamente per le parti necessarie alla realizzazione delle opere. In conformità a quanto indicato al punto g) del Protocollo d'Intesa del 4 febbraio 2008, si ritiene invece che la costruzione dell'infrastruttura debba essere effettuata acquisendo, previo accordo preventivo con i privati proprietari, anche i fabbricati che, pur non risultando di ostacolo diretto al passaggio della nuova linea, risultino tuttavia difficilmente abitabili a causa dell'eccessiva prossimità ad essa.

In aggiunta, si avanza la formale richiesta di introdurre, all'interno del Quadro Tecnico Economico, la previsione di adeguati indennizzi monetari per tutti i proprietari di immobili, compresi nella fascia dei 250 m dalla linea ferroviaria, volti a compensare la svalutazione subita dalle medesime proprietà.

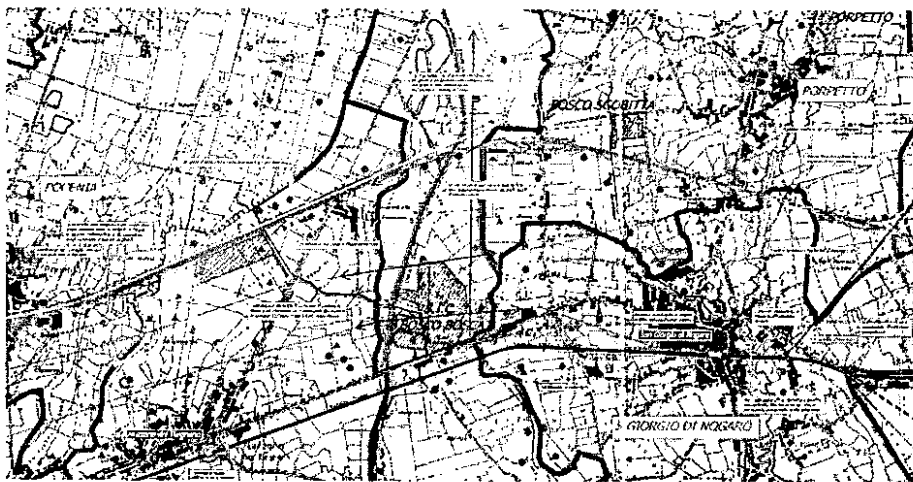
3. Ambito territoriale Ovest

3.1. Generalità

Questo ambito include la tratta ferroviaria compresa fra il Tagliamento ed il raccordo con il nodo centrale di S.Giorgio-Cervignano (vedi estratto delle tavole di diagnosi).



Estratto della tavola di diagnosi - ambito territoriale Ovest: tratta Ronchis-Pocenia



Estratto della tavola di diagnosi - ambito territoriale Ovest: tratta Pocenia - S.Giorgio di Nogaro

I Comuni coinvolti sono in tutto 8, e precisamente: Castions di Strada, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Pocenia, Porpetto, Ronchis, S.Giorgio di Nogaro e Teor

In questa tratta si prevede che la nuova linea AV/AC si affianchi all'autostrada A4, lungo la quale è in corso di realizzazione il progetto di ampliamento alla terza corsia. Ne emergono numerose problematiche, relative alla coerenza fra i due progetti, ed in particolare alle necessità di adeguamento del sistema degli svincoli (Ronchis) e degli attraversamenti (sovrappassi e sottopassi), con rischio di realizzare, nell'attuale fase attuativa, numerose opere destinate alla demolizione al momento della costruzione della linea AV/AC.

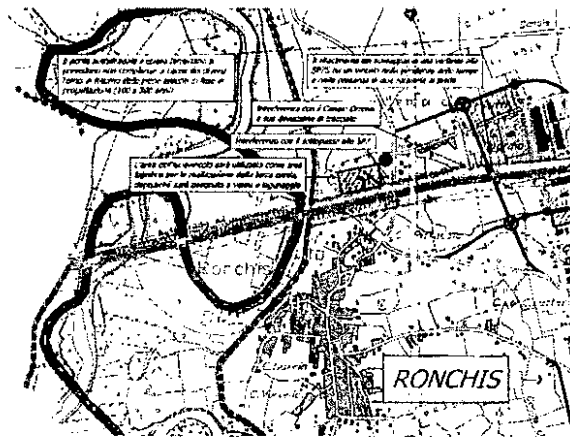
A tale problematica generale se ne aggiungono altre, di rilievo più localizzato, che includono in particolare:

- l'assetto progettuale del ponte sul Tagliamento e le interferenze con l'abitato di Ronchis;
- l'impatto sullo svincolo autostradale di Ronchis e sulla vicina zona industriale;
- le interferenze con ulteriori insediamenti produttivi e con la strada complanare Ronchis-Porpetto;
- l'impatto sull'abitato di Pocenia;
- le interferenze con il reticolo idrografico minore e con l'abitato di Casali Franceschinis;
- l'interferenza con il progetto di circonvallazione di Porpetto (SP80);
- l'impatto sul sistema insediativo terziario-artigianale compreso tra Porpetto e San Giorgio di Nogaro.

Tali elementi sono dettagliatamente specificati nei paragrafi che seguono.

3.2. Il ponte sul Tagliamento e le interferenze con l'abitato di Ronchis

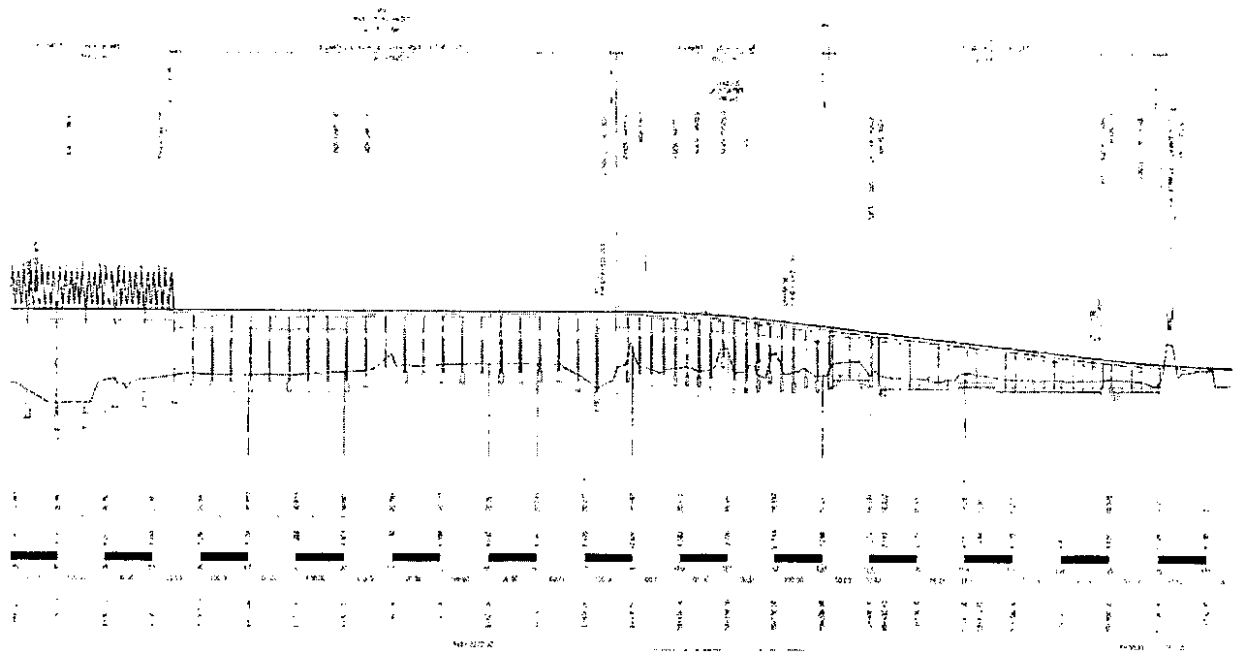
La soluzione progettuale proposta, basata sulla realizzazione di un viadotto molto lungo e di considerevole altezza, pone importanti problemi di coordinamento con il tracciato autostradale, e determina un rilevante effetto-barriera sull'abitato di Ronchis.



Comuni interessati: Ronchis

Uno dei punti singolari di maggior rilievo dell'intera linea AV/AC Venezia-Trieste è costituito dal ponte sul Tagliamento, che qui defluisce all'interno di consistenti arginature. Il progetto prevede che il superamento dell'asta fluviale venga effettuato attraverso un viadotto di considerevole lunghezza (> 3 km) e di ancor più rilevante altezza (sino a 14 m sul piano campagna).

Tale soluzione non sembra essere stata coordinata con il progetto di terza corsia dell'autostrada, in particolare per quanto riguarda le quote dei manufatti di attraversamento.



Per quanto concerne la tratta compresa tra gli argini, è opportuno segnalare innanzi tutto che la sede ferroviaria va ad interessare in loc.Lassus un laghetto vincolato ai sensi del D.Lgs.490/99. Più in generale, si ritiene necessario porre la massima attenzione ai problemi idraulici, con particolare riferimento agli effetti idrodinamici che si formerebbero in sinistra del fiume Tagliamento in corrispondenza dell'abitato di Ronchis, nell'ipotesi in cui venisse eliminato il rilevato arginale centrale. Nel contempo, la soluzione progettuale da adottarsi per il ponte in affiancamento autostradale dovrà essere opportunamente coordinata con il manufatto esistente e con il progetto definitivo del suo ampliamento alla 3° corsia, con riferimento da un lato all'altezza degli impalcati, e dall'altro alla posizione delle pile di sostegno (dimensionamento ed interasse).

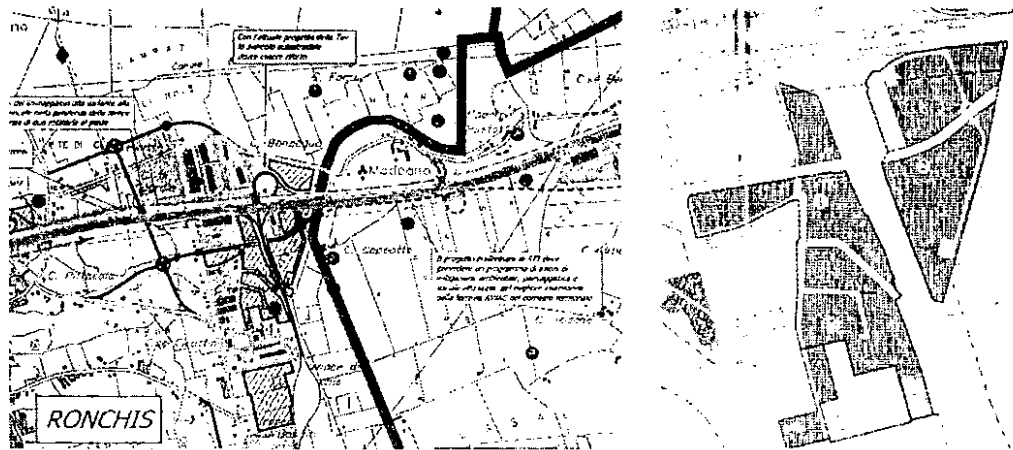
Considerata inoltre la quota considerevole alla quale si prevede che la nuova linea ferroviaria debba oltrepassare il fiume e gli argini laterali, in un punto nel quale il tracciato autostradale sfiora l'abitato di Ronchis, i manufatti di accesso al ponte genereranno un rilevante effetto-barriera, tale da determinare la necessità anche di importanti opere di mitigazione acustica, volte a proteggere i sottostanti recettori urbani.



L'argine del Tagliamento

3.3. Le relazioni con il progetto di terza corsia ed il nuovo svincolo autostradale di Ronchis

La scelta di realizzare la nuova linea in affiancamento all'autostrada A4 è destinata a generare numerose interferenze con le opere di scavalco esistenti e previste a seguito della costruzione della terza corsia autostradale. In assenza di un pieno coordinamento tra i due progetti, vi è il concreto rischio di generare falsi costi, legati alla necessità di demolire, dopo pochi anni di utilizzo, opere che verranno realizzate nell'ambito del potenziamento autostradale. Ciò si verificherà certamente per il nuovo svincolo di Latisana, già completato e non predisposto all'inserimento della nuova linea AV/AC.

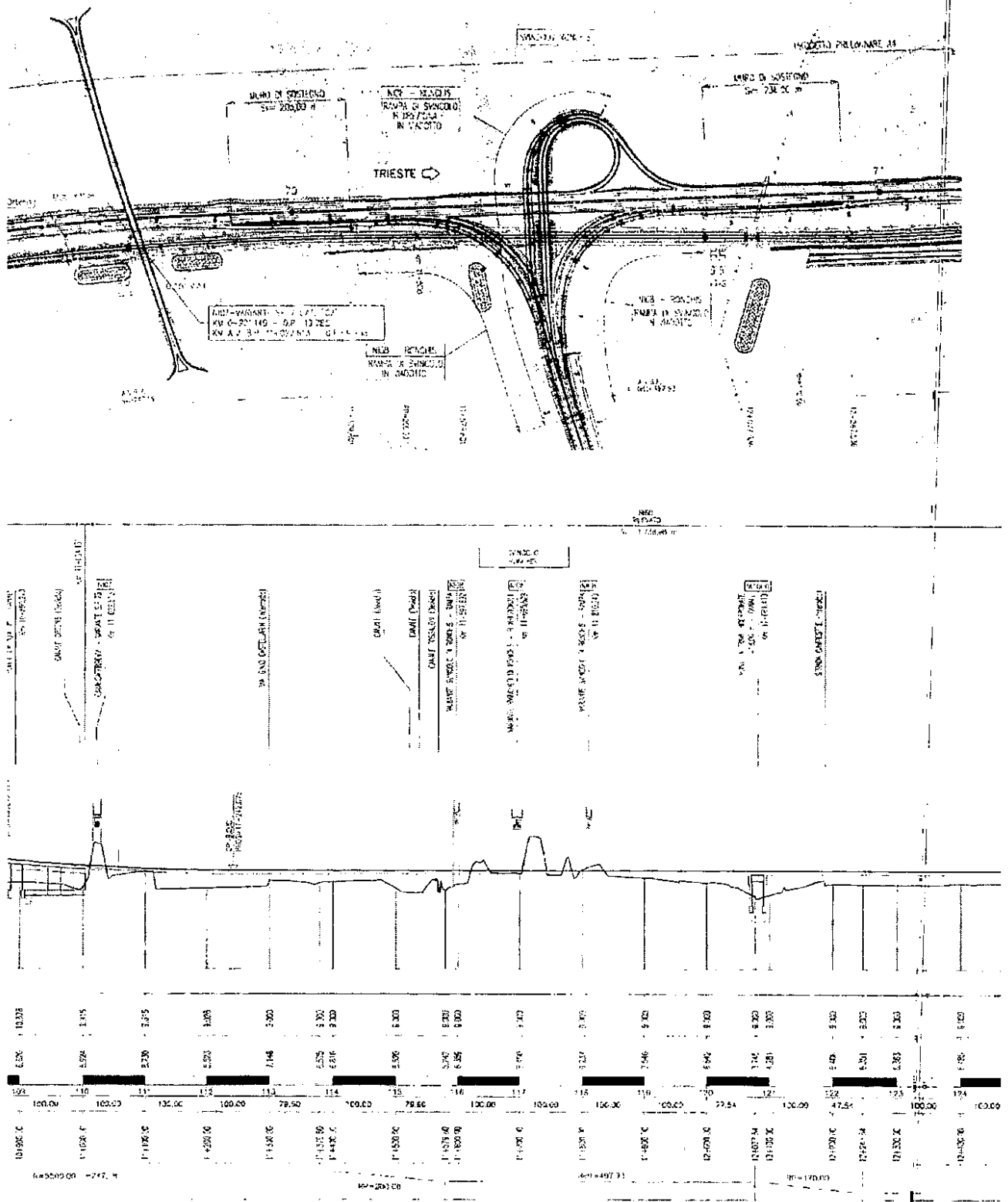


Comuni interessati: Ronchis, Palazzolo dello Stella

Al di là delle problematiche specificamente riferite al ponte sul Tagliamento, occorre segnalare che la rilevante sfasatura temporale che separa la realizzazione della terza corsia autostradale dalla prevista costruzione della nuova linea ferroviaria ha come probabile conseguenza la formazione di falsi costi, in particolare riferiti alla necessità di adeguare, a pochi anni dalla loro realizzazione, tutte le opere di scavalco della sede autostradale, nonché i manufatti che compongono il nuovo svincolo di Ronchis, recentemente completato.

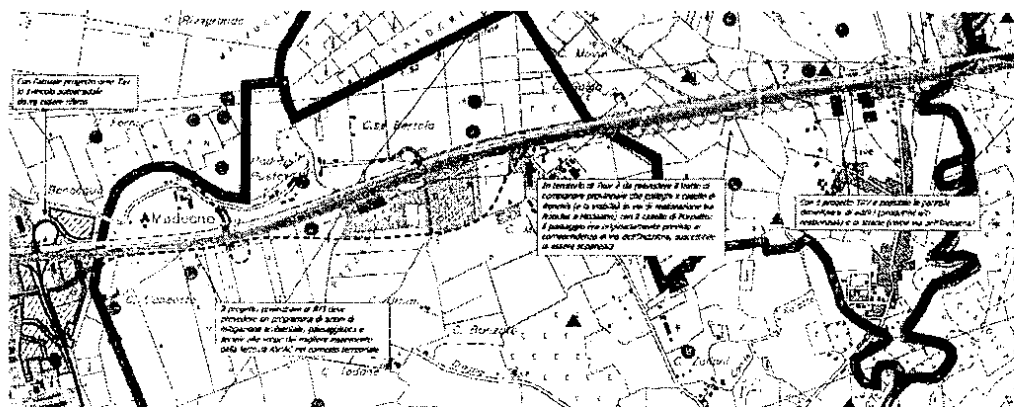
In territorio di Ronchis, sono da segnalare in particolare le interferenze con la SP7 (viadotto ferroviario) e con la SP75 (sovrappasso). Le maggiori preoccupazioni riguardano lo scavalco della SP75, le cui rampe presentano una pendenza piuttosto elevata (7%), ponendo problemi di innesto sulle intersezioni terminali, regolate a rotatoria.

Ulteriori criticità riguardano le interferenze con i corsi d'acqua, fra cui gli attraversamenti delle scoline di scarico delle acque superficiali al di sotto del manufatto autostradale esistente, per i quali si richiede una verifica idraulica e l'eventuale ricostruzione con dimensionamento adeguato. A tale proposito, è necessario non alterare l'attuale equilibrio delle acque meteoriche di superficie, ponendo in essere tutti gli accorgimenti necessari ad evitare possibili inquinamenti dei corpi idrici superficiali e sotterranei, anche in caso di incidente. Fra le interferenze con i corsi d'acqua, si segnala il superamento del canale Ortene-Fossalon, che comporta due deviazioni (una parallela e l'altra perpendicolare all'asse ferroviario), e per il quale si richiede un corretto dimensionamento dal punto di vista idraulico.



3.4. L'impatto sulle zone industriali e le previsioni di viabilità complanare

La soluzione progettuale proposta Interferisce con alcune zone industriali/artigianali esistenti o programmate, interrompendo la continuità della strada complanare prevista tra gli svincoli di Ronchis e Porpetto.



Comuni interessati: Palazzolo della Stella, Teor

Nel tratto successivo, il tracciato proposto per la nuova linea AV/AC si affianca all'autostrada, lambendo alcune zone industriali/artigianali esistenti o programmate. In generale, le osservazioni presentate dai Comuni interessati evidenziano la necessità di approntare un programma integrato di mitigazioni ambientali (schermi acustici) e paesaggistiche (mascherature arboree), tali da minimizzare l'impatto generato dall'inserimento della linea.

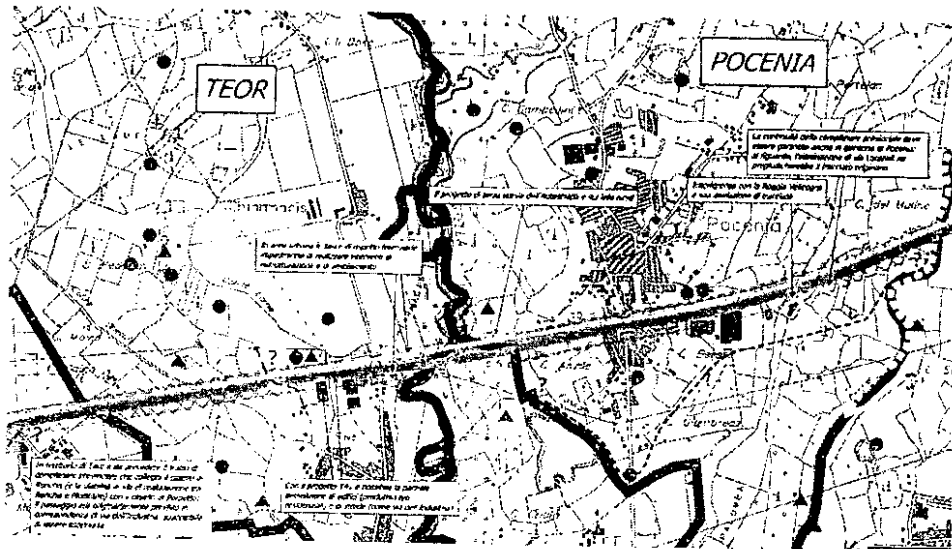
In particolare, gli interventi di mitigazione acustica dovrebbero essere sottoposti ad opportune verifiche in corrispondenza della frazione di Rivarotta, nonché in corrispondenza dell'Area di Rilevante Interesse Ambientale del fiume Stella. D'altro canto, le opere di mitigazione paesaggistica dovrebbero includere opportuni varchi per il passaggio degli animali selvatici posti in corrispondenza dei corsi d'acqua esistenti (collettore orientale, canale Lame, fiume Stella), da realizzare anche sotto il rilevato autostradale, qualora non esistenti, nonché opportuni varchi per la mobilità ciclopedonale in corrispondenza delle direttrici viarie soppresse (collegamento con il Modeano al confine tra Teor e Palazzolo).

Un altro aspetto di cui tener conto in sede di adeguamento del progetto è la previsione della strada complanare provinciale di collegamento tra i caselli di Ronchis e Porpetto, il cui tracciato, sovrapposto a via dell'Industria di Teor, risulta sostanzialmente interferito dal nuovo sedime ferroviario.

A questo proposito, atteso il non accoglimento della richiesta di traslazione verso Nord del doppio tracciato autostradale e ferroviario, avanzata dalle Amministrazioni Comunali di Teor e Pocenia, risulta necessario provvedere alla realizzazione di una nuova viabilità di servizio alla zona industriale, che risulti idonea a formare in futuro un tratto della complanare.

3.5. L'impatto sul l'abitato di Pocenia

In corrispondenza dell'abitato di Pocenia, la linea interferisce direttamente con diversi fabbricati residenziali ed industriali, inasprendo l'effetto barriera già indotto dalla presenza dell'autostrada.

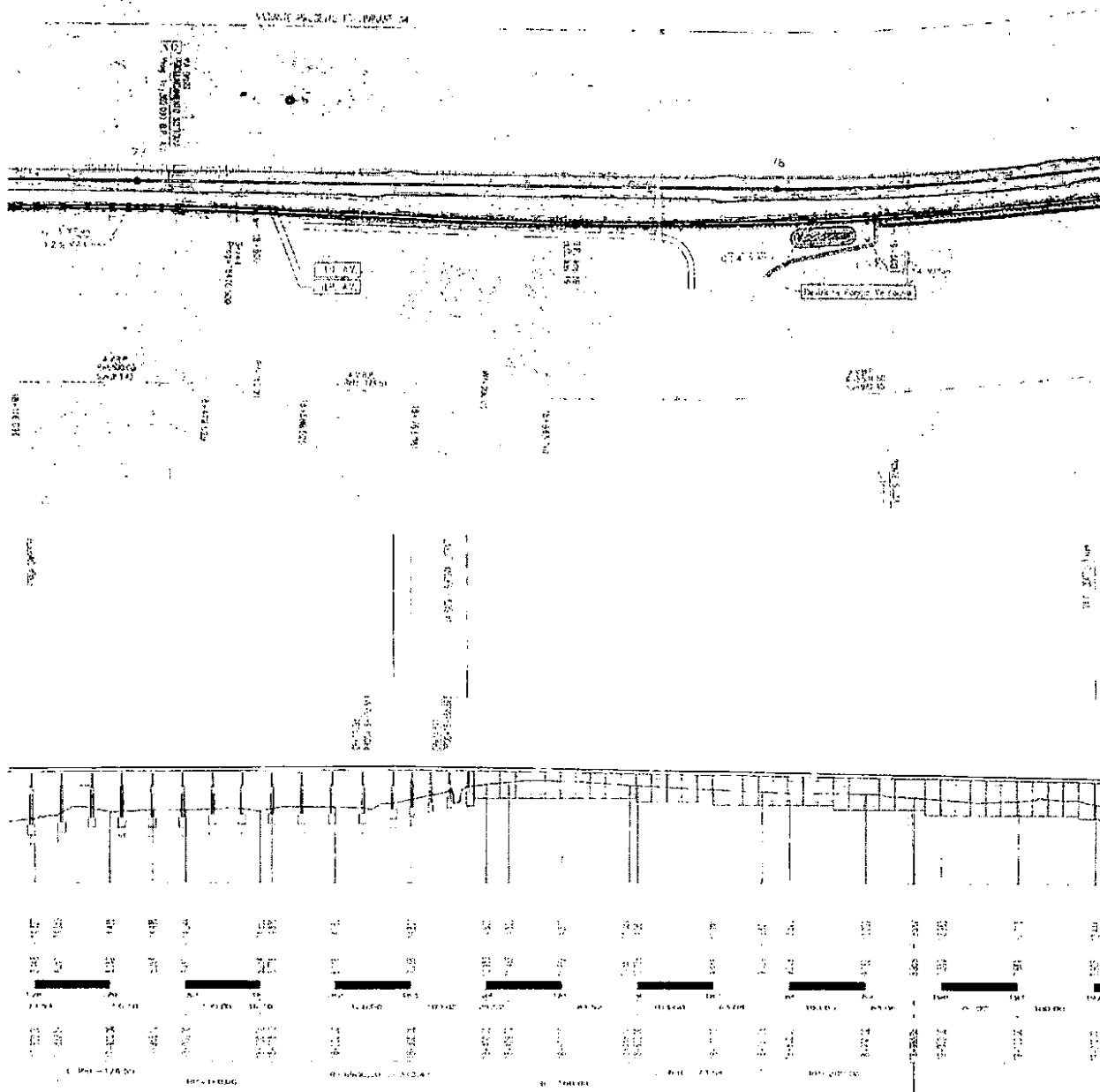


Comuni interessati: Teor, Palazzolo dello Stella, Pocenia

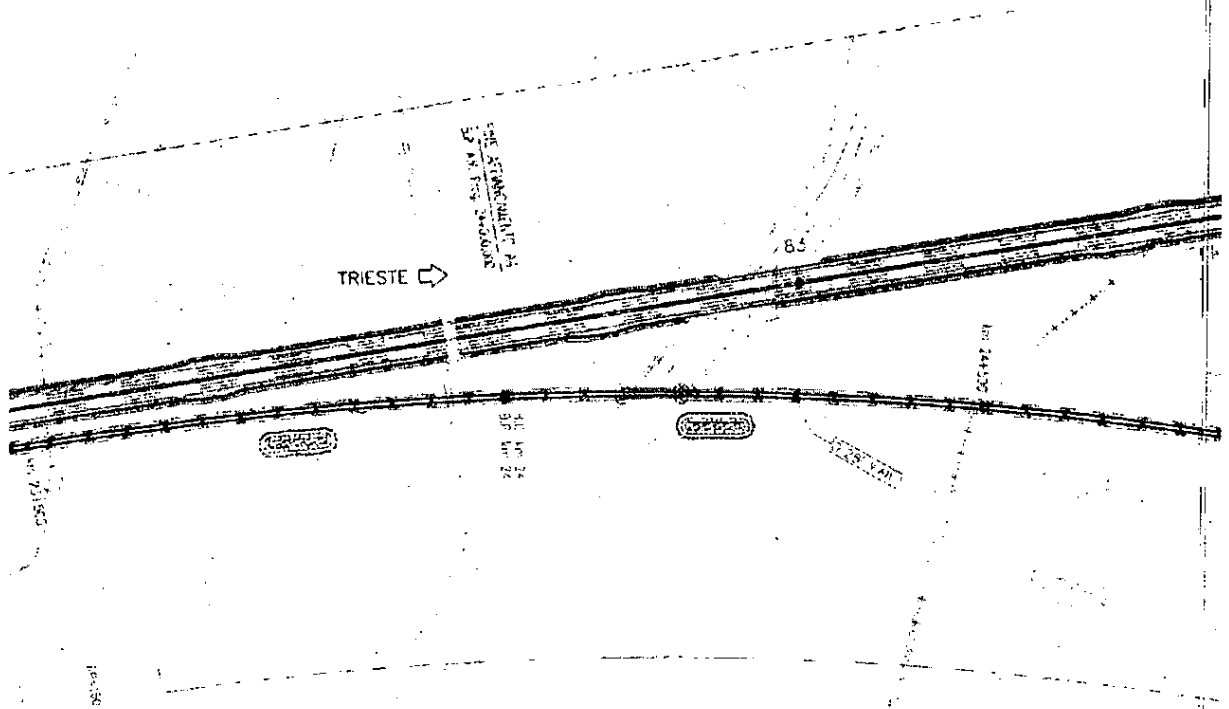
Nel punto in cui si avvicina all'abitato di Pocenia, la nuova linea ferroviaria interferisce direttamente con diversi fabbricati residenziali ed industriali posti sia a Sud che a Nord del corridoio infrastrutturali, non riportati nella cartografia (non aggiornata) impiegata per lo studio di impatto ambientale. Inoltre, gli elaborati grafici presentano alcune incongruenze relative alla posizione della sottostazione elettrica e della corrispondente linea aerea.

La realizzazione della nuova linea AV/AC comporterà inoltre diversi effetti negativi sulla zona industriale: in particolare l'eliminazione della parte terminale di via Locatelli, a causa del posizionamento dell'opera di invarianza idraulica n.10, rappresenta un'evidente penalizzazione delle attività collocate ad Est

Atteso anche in questo caso il non accoglimento della richiesta di traslazione verso Nord del doppio tracciato autostradale e ferroviario, avanzata dalle Amministrazioni Comunali di Teor e Pocenia, si ravvisa ugualmente risulta necessario provvedere al ripristino dei collegamenti esistenti (via Locatelli e via Palazzolo).

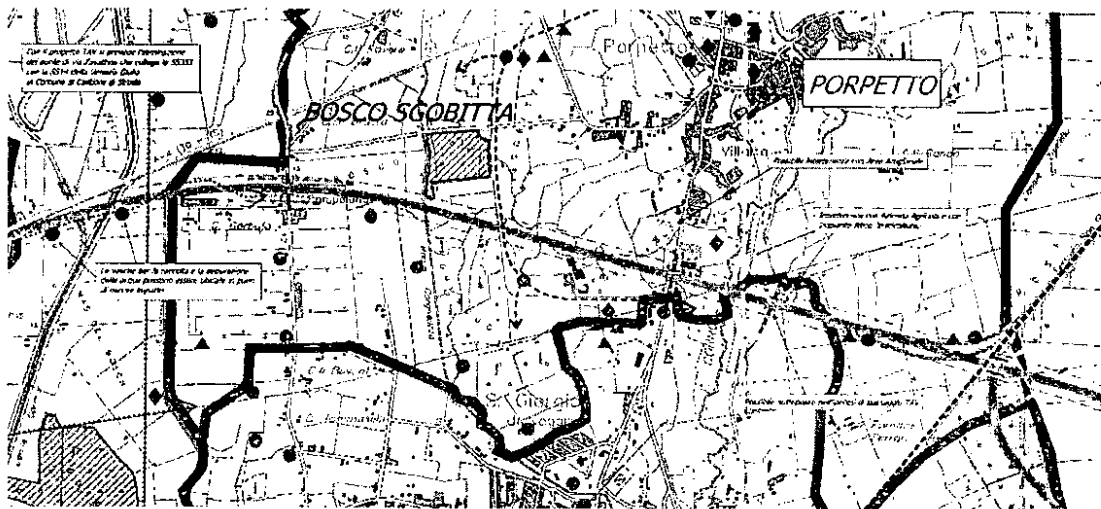


Infine, in considerazione dell'inasprimento dell'effetto barriera determinato dall'affiancamento ferroviario, si ritiene necessario integrare l'unico sottopasso esistente, collocato sulla SP43, con opportuni varchi in corrispondenza delle direttrici viarie sopresse all'atto della realizzazione dell'autostrada A4 (vecchie strade Pocenia-Palazzolo e Pocenia-Muzzana), così come la realizzazione di un by-pass esterno all'abitato.



3.7. Impatto sul tessuto urbanizzato tra Porpetto e San Giorgio di Nogaro

Il nuovo tracciato ferroviario interessa gli ambiti parzialmente urbanizzati, inclusi tra gli abitati di Porpetto e San Giorgio di Nogaro, interferendo con il progetto di variante alla SP80.



Comuni interessati: Porpetto, San Giorgio di Nogaro

Oltrepassato il nucleo di Casali Franceschinis, il tracciato ferroviario comincia a divergere da quello autostradale, orientandosi in direzione ESE e venendo ad interferire con il progetto di variante alla SP80, dichiarato di interesse strategico dalla Giunta Regionale (Del.n.2638 del 16/12/2010).

In particolare, si osserva che la tratta in rilevato, prevista dal km 24+300 al km 27+300, non è compatibile con il tracciato previsto, in stato di avanzata elaborazione. Tale interferenza potrebbe essere attenuata mediante la progettazione di un viadotto, che apporterebbe benefici anche in termini di permeabilità trasversale del tracciato ferroviario con riferimento alle aree agricole ed alle reti ecologiche.

Successivamente, il tracciato proposto interessa i margini urbanizzati compresi tra gli abitati di Porpetto e San Giorgio di Nogaro.

Ne consegue un importante effetto barriera, che si accompagna ad interferenze dirette sulle attività terziarie/artigianali collocate lungo la SP80, nonché con il previsto by-pass dell'abitato di Pocenia.

4. Ambito territoriale Centro

4.1. Generalità

Il secondo ambito territoriale, in cui è stata ripartita l'analisi, corrisponde alla porzione mediana della nuova tratta ferroviaria, qui interessata dalle interconnessioni con lo scalo di Cervignano e con la linea per Udine (vedi estratto della tavola di diagnosi).



Estratto della tavola di diagnosi - ambito territoriale Centro

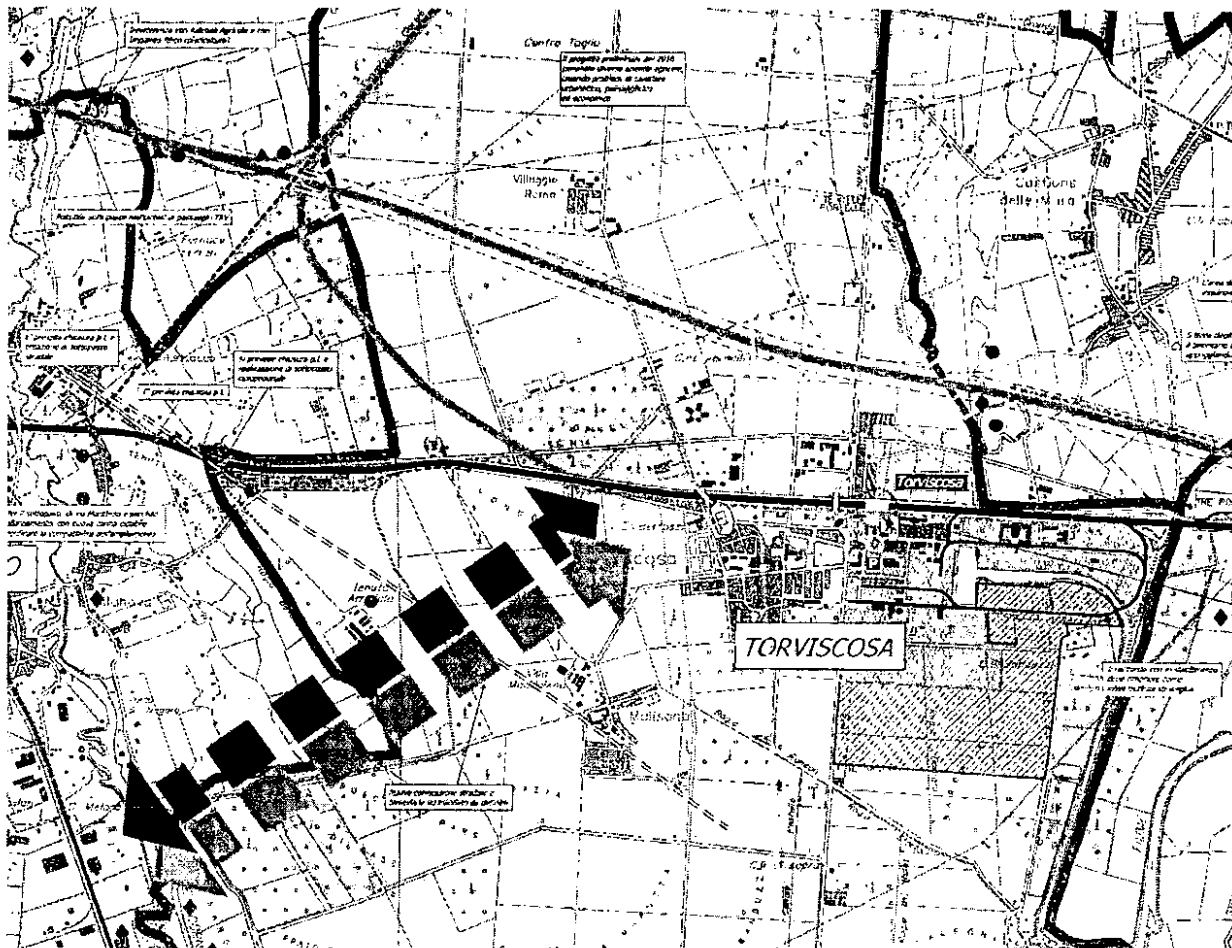
I Comuni coinvolti sono San Giorgio di Nogaro, Torviscosa, Cervignano del Friuli, Bagnaria Arsa, Gonars e Palmanova.

Le principali criticità rilevate riguardano:

- le interferenze indotte dal nuovo tracciato sull'ambito territoriale a Nord dell'abitato di Torviscosa e l'assetto funzionale della corrispondente stazione, anche in relazione al previsto raccordo per la zona industriale Aussa-Corno (ZIAC);
- la funzionalità dei raccordi con lo scalo di Cervignano;
- le interferenze con la matrice paesaggistica e con il sistema insediativo di Bagnaria Arsa;
- la funzionalità del raccordo con la linea Palmanova-Udine e le numerose interferenze locali generate nella zona di Palmanova e Gonars.

4.2. Stazione di Torviscosa e nuovo raccordo ferroviario ZIAC

La soluzione progettuale proposta presenta un rilevante impatto paesaggistico ed ambientale sulla parte settentrionale del territorio di Torviscosa, e non assicura il collegamento con la sua stazione, raccordata attualmente con il polo Industriale omonimo, ed in un prossimo futuro anche con la Zona Industriale Aussa-Corno (ZIAC).

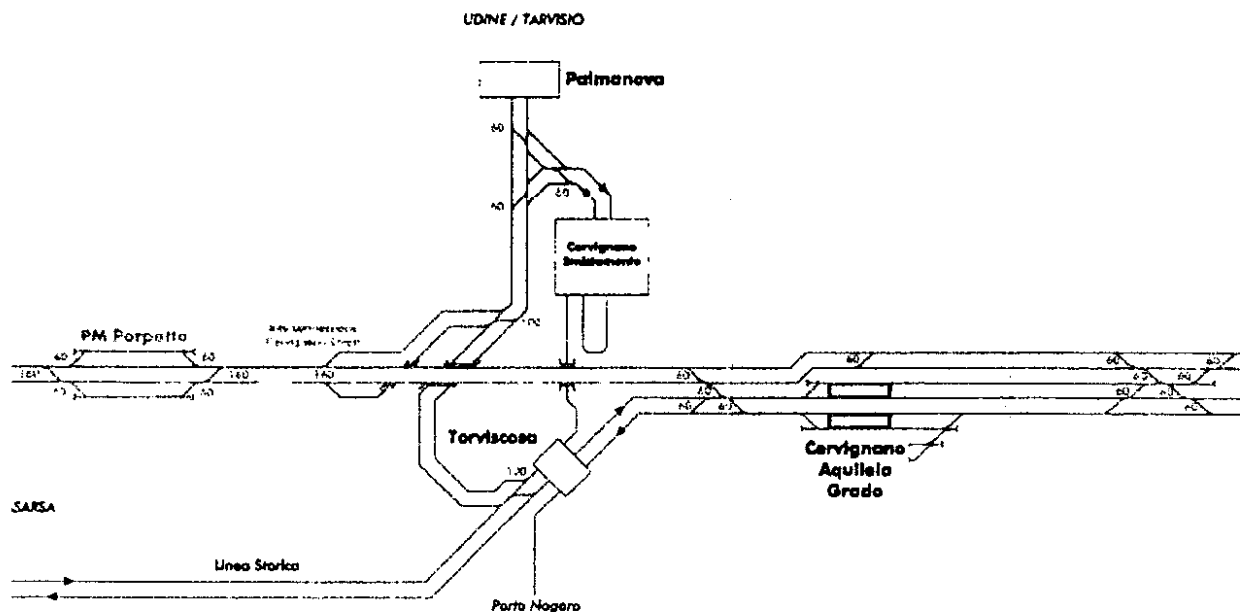


Comuni interessati: Torviscosa

Per quanto riguarda l'attraversamento del territorio comunale di Torviscosa, il tracciato prescelto taglia in diagonale l'ampio comparto agricolo posto a Nord della SS14, determinando al contempo un notevole impatto paesaggistico ed una considerevole penalizzazione delle aziende agricole presenti.

Inoltre, la soluzione prescelta appare indifferente alla stazione ferroviaria di Torviscosa, che pure svolge oggi un importante ruolo di supporto al vicino comparto industriale, nonché all'accesso allo scalo di Cervignano, e che si prevede diventi in futuro anche il terminale del nuovo raccordo ferroviario per la Zona industriale Aussa-Corno (ZIAC) di Porto Nogaro.

Come si può osservare nello schema funzionale seguente, il sistema dei raccordi opera un totale ribaltamento delle modalità di accesso allo scalo di Cervignano, che possono avvenire solo da Nord, essendo eliminata, a Sud, ogni interconnessione con l'impianto di Cervignano-Aquileia-Grado.



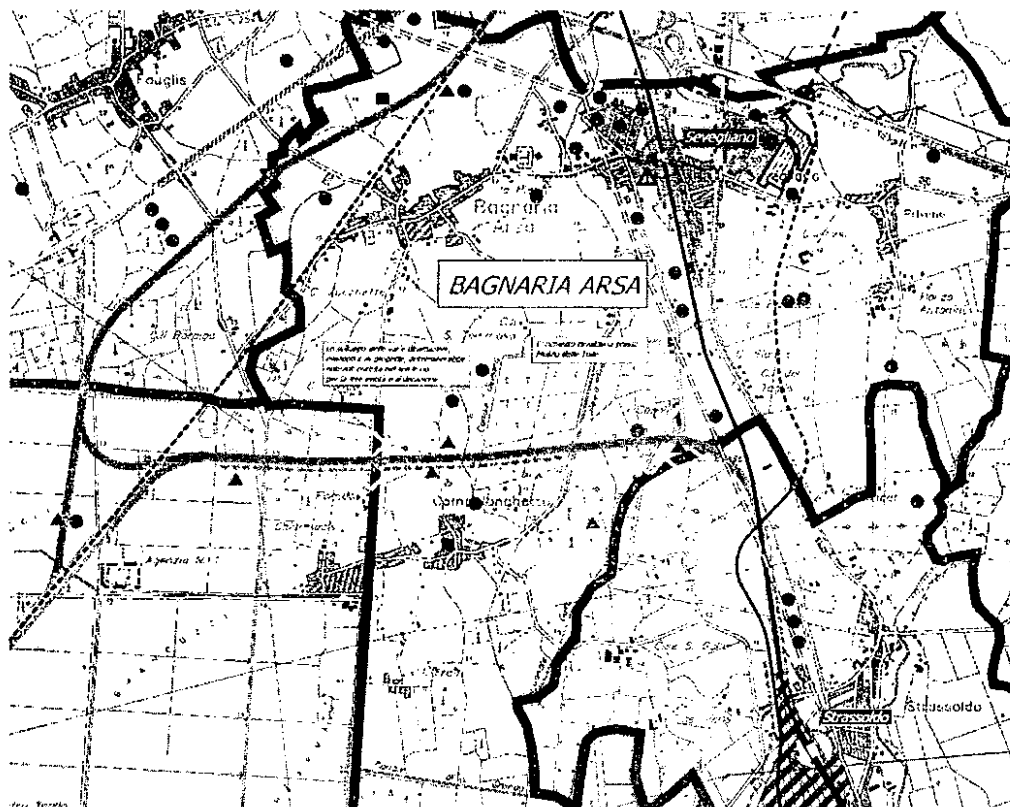
Le geometrie proposte impongono inoltre, per le circolazioni tra Udine e Venezia, l'inversione nell'impianto di Torviscosa, mentre quelle tra Udine e Trieste possono avvenire soltanto previo attraversamento a raso del fascio AV/AC in stazione di Cervignano.

Tale schema, oltremodo complesso, appare poco congruente con l'asserita volontà di procedere alla realizzazione della nuova linea per fasi e lotti funzionali. Esso infatti non consentirebbe, se non attraverso opere di carattere transitorio, non specificate nel progetto e presumibilmente piuttosto impegnative, di anticipare, come del resto ipotizzato dallo stesso progetto di Italferr (fasi 3 e 4), la realizzazione delle tratte Nord (Udine-Cervignano) ed Est (Cervignano-Ronchi), raccordandole in via quanto meno temporanea con la linea storica proveniente da Venezia.

In tal senso, risulterebbe quanto meno opportuno un approfondimento progettuale, che verifichi la possibilità di procedere all'adeguamento degli accessi allo scalo, ed al contestuale completamento del raddoppio della linea Udine-Palmanova-Cervignano, mantenendo l'innesto diretto sull'impianto di Cervignano, e potenziando quello sulla stazione di Palmanova, in modo da consentire allo scalo ferroviario di fungere da punto d'appoggio per i raccordi industriali di Torviscosa e Porto Nogaro, garantendo anche la predisposizione per i necessari scavalchi della linea veloce, in direzione sia Est (Trieste) che Ovest (Venezia).

4.4. Il sistema dei raccordi a Nord dello scalo

Il sistema dei raccordi che danno accesso allo scalo di Cervignano determina importanti impatti nel comparto territoriale posto a Sud di Bagnaria Arsa e Sevegliano. Si richiede lo studio di una soluzione alternativa.



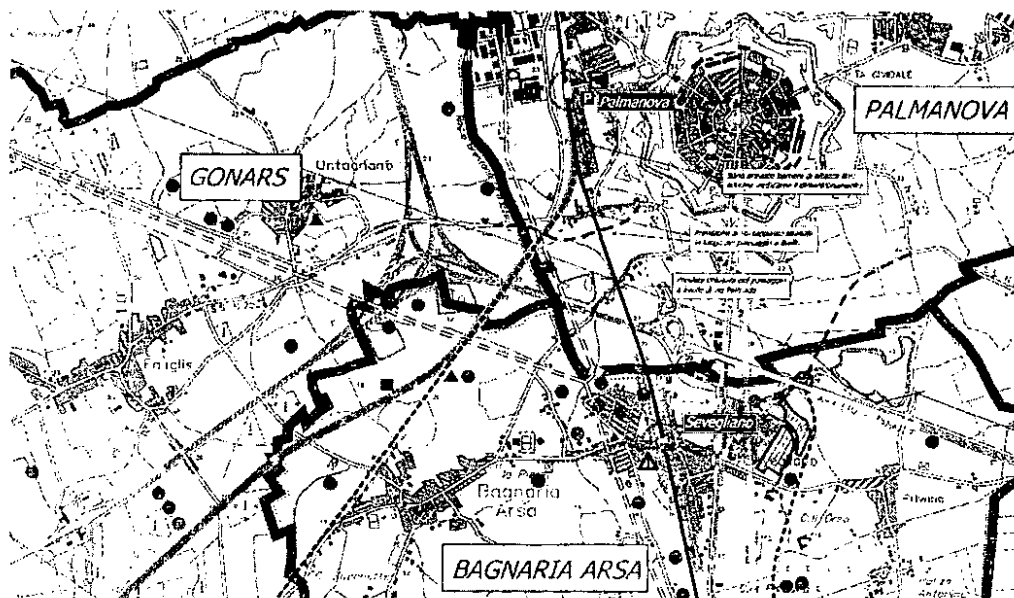
Comuni interessati: Bagnaria Arsa, Cervignano del Friuli, Gonars, Torviscosa

Il citato sistema di raccordi, volto a garantire l'accesso allo scalo, svolge nel quadrante più settentrionale dell'ambito anche la funzione di continuità lungo la linea Udine-Cervignano. In generale, si può osservare che lo sviluppo planimetrico dei raccordi determinerebbe rilevanti interferenze paesaggistiche, per di più in un'area caratterizzata da notevole interesse archeologico.

A fronte dell'impatto descritto, si ravvisa l'opportunità di verificare soluzioni alternative, definite prevedendo l'abbassamento del piano del ferro e l'eventuale copertura di parte della linea esistente in attraversamento della frazione di Sevegliano.

4.5. Il nodo di Palmanova

L'innesto sul nodo di Palmanova si caratterizza per diverse interferenze con la rete stradale esistente e prevista. E' inoltre richiesta una migliore verifica delle condizioni di impatto acustico sulla zona residenziale collocata presso la stazione.



Comuni interessati: Bagnaria Arsa, Gonars, Palmanova

Le criticità relative alla dislocazione dei nuovi raccordi ferroviari sono mantenute anche fra Bagnaria e Gonars, dove tendono a sovrapporsi agli impatti generati dall'autostrada A4 Venezia-Trieste, che si interconnette qui con il ramo diretto verso Udine e Tarvisio.

Diverse problematiche restano poi aperte in ordine alla prevista realizzazione del cavalcaferrovia dell'ex SS252 a Sud dell'abitato di Palmanova, che appare interessato, nelle sue frange sud-occidentali, da impatti acustici potenzialmente consistenti. A questo proposito, **si ritiene necessario traslare la linea ferroviaria quanto più possibile verso Ovest, in modo tale da allontanarla dai recettori acustici esistenti e nel contempo di posizionare le necessarie barriere acustiche all'interno dell'area ferroviaria stessa**, nonché di realizzare adeguate misure volte alla minimizzazione delle vibrazioni. Tale soluzione è peraltro facilitata dalla disponibilità di ampi spazi in corrispondenza della stazione (vedi figura in calce).

Più in generale, si chiede di valutare la possibilità di **sopprimere lo scalo ferroviario**, in modo tale da **consentire anche un abbassamento del piano del ferro** (linea in trincea sulla tratta Sevegliano-Palmanova), atto a sua volta a mitigare l'impatto sugli abitati ed anche a limitare l'altezza delle barriere acustiche.

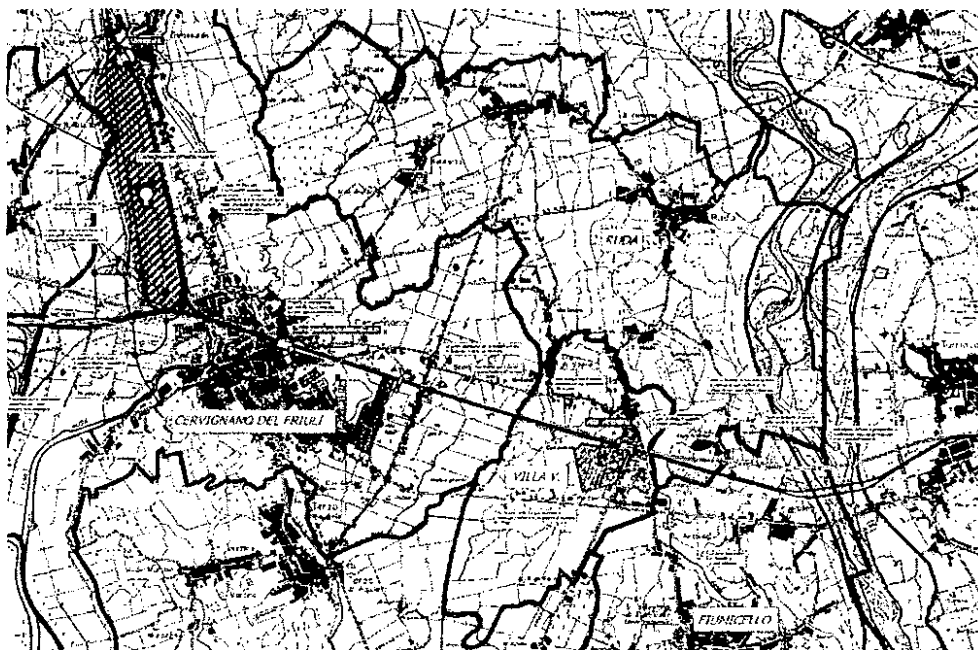
E' chiara peraltro, a questo proposito, l'opportunità di un pieno coordinamento con il progetto del raddoppio della linea Udine-Cervignano.



5. Ambito territoriale Est

5.1. Generalità

Il terzo ed ultimo ambito territoriale, preso in esame nell'ambito della presente relazione, si estende dall'abitato di Cervignano all'Isonzo, caratterizzandosi per la proposta progettuale di un quadruplicamento quasi totalmente in sede, con l'unica eccezione del ponte sull'Isonzo, previsto in variante rispetto al tracciato esistente (vedi estratto tavola di diagnosi).



Estratto della tavola di diagnosi - ambito territoriale Est

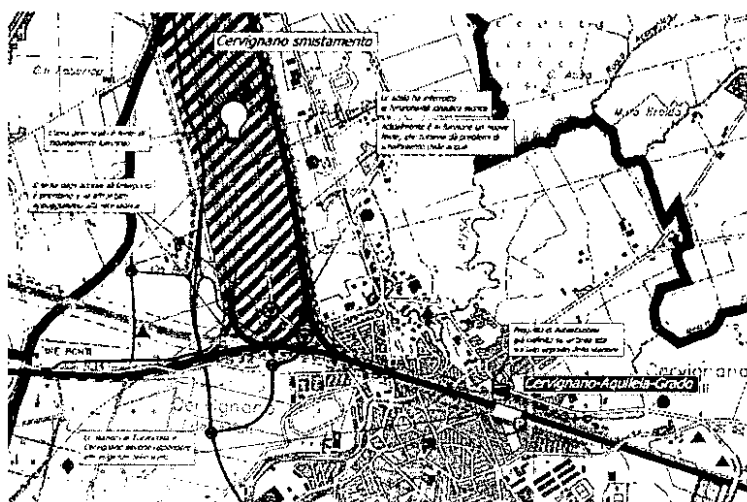
I Comuni coinvolti sono Cervignano del Friuli, Fiumicello, Ruda e Villa Vicentina.

Le principali criticità rilevate includono:

- gli impatti sull'abitato di Cervignano;
- le interferenze con la viabilità locale in loc.Scodovacca, dove si trova l'unico passaggio a livello rimasto sulla tratta;
- le numerose incongruenze progettuali riscontrate in territorio di Villa Vicentina;
- gli impatti generati dal salto di montone previsto in adduzione al ponte sull'Isonzo.

5.2. L'impatto sull'abitato di Cervignano

La soluzione progettuale proposta sfrutta l'ampio viadotto ferroviario che attraversa l'intero centro abitato, generando importanti problematiche sul versante del rumore e delle vibrazioni. L'inserimento della nuova linea AV/AC risulta accettabile solo a fronte di un sostanziale contenimento delle velocità di tracciato e di un complessivo adeguamento delle opere di mitigazione.

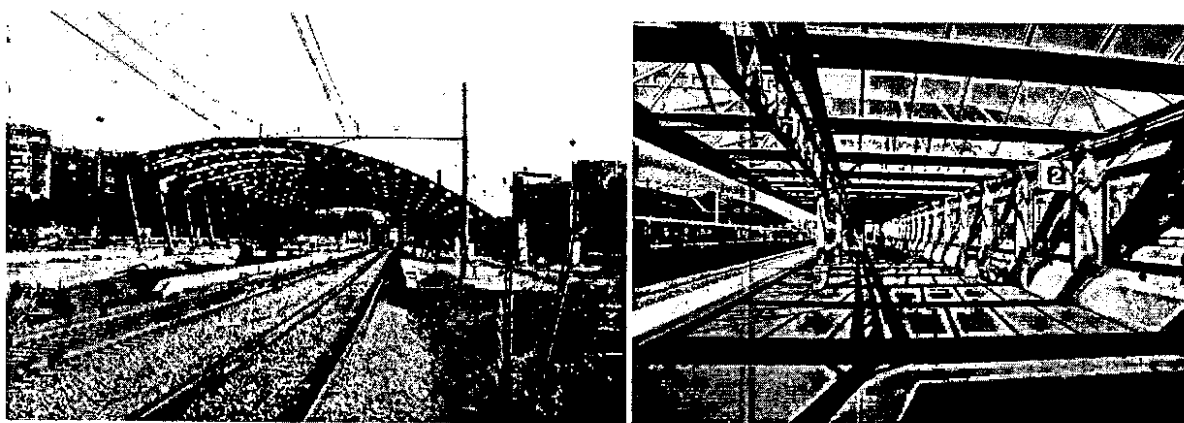


Comuni interessati: Cervignano del Friuli

Il progetto preliminare prevede che la nuova tratta ferroviaria attraversi l'abitato di Cervignano del Friuli impegnando il viadotto esistente, già organizzato a quattro binari.

Prescindendo dalle problematiche funzionali relative al raccordo con lo scalo omonimo (già trattate nel paragrafo 4.3), la soluzione proposta ha il pregio di limitare la realizzazione di nuove opere; essa tuttavia può comportare un certo incremento degli impatti generati dal traffico sul centro abitato, in una condizione che già oggi risulta critica, specialmente per quanto concerne il rumore e le vibrazioni. A questo proposito, si richiede che:

- la velocità di progetto della nuova tratta venga qui contenuta entro un valore massimo di 200 km/h;
- vengano realizzate adeguate opere di mitigazione dell'impatto acustico, valutando anche la possibilità di realizzare una copertura totale o parziale del fascio binari, mediante pannelli trasparenti aventi anche la funzione di riparo dagli agenti atmosferici (vedi foto seguenti);
- vengano realizzati seri interventi di mitigazione delle vibrazioni.



Esempi di coperture della sede ferroviaria

Da un punto di vista più strettamente locale, il quadruplicamento in sede è destinato a non attenuare l'importante effetto barriera, già oggi provocato dalla linea ferroviaria, che taglia in due il territorio comunale potendo essere attraversata soltanto mediante i due sottopassi della strada comunale del Malborghetto e della SP68, posti alle estremità del territorio comunale. E' una situazione che tende a condizionare le relazioni tra il capoluogo comunale e l'area residenziale sviluppatasi tra la ferrovia e la SS14, e che potrà risultare ancor più grave a seguito della riconversione urbanistica dell'area delle caserme, collocata a Sud della ferrovia. In tal senso, si ravvisa la necessità che, in corrispondenza della vecchia stazione ferroviaria, venga realizzato un sottopasso atto a garantire la continuità del traffico leggero proveniente da via Aquileia e diretto verso il centro.

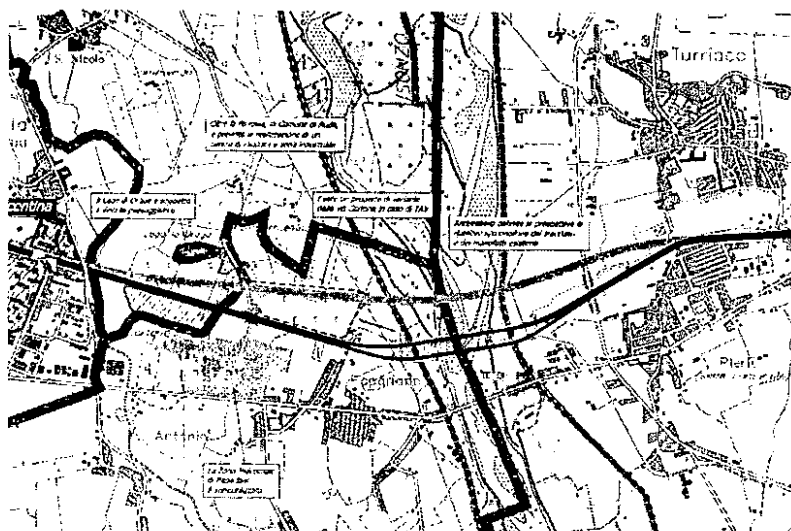
Per quanto concerne l'analisi dell'impatto acustico, sviluppata in corrispondenza dei recettori collocati nella zona orientale del territorio comunale, anch'essa presenta diverse carenze, relative da un lato ad inesattezze nell'identificazione dei recettori (*per le quali si rimanda alle osservazioni presentate dal Comune*), ma soprattutto, dall'altro, alla mancata considerazione del rumore generato dalla circolazione sulla coppia di binari esistenti. In tal senso, si ritiene necessaria una complessiva revisione dello studio, che si riferisca all'insieme dei quattro binari, includendo anche il dimensionamento di interventi di mitigazione altrimenti omessi, ad esempio in corrispondenza di borgo Candeleitis.

Vanno inoltre segnalate le problematiche idrauliche che coinvolgono il rio Rasingolo, attraversato dalla ferrovia esistente con un manufatto scatolare di modesta luce, tale da indurre occasionali allagamenti del comparto collocato a Nord della linea ferroviaria. A tale proposito, si richiede di rivedere l'assetto del manufatto esistente, garantendone la coerenza con le opere di regimazione idraulica previste dal Comune a Nord della linea ferroviaria ed ampliandone la luce. Tale intervento potrebbe anche assumere la funzione di attraversamento faunistico, collocandosi all'interno di un intervento di rinaturalizzazione dell'ex scalo militare, realizzato anche allo scopo di proteggere il nucleo di Candeleitis.

Un'ultima problematica riguarda i bacini di lagunaggio, da utilizzarsi come recapiti per le acque raccolte dal rilevato ferroviario. In considerazione della rimodulazione di quote della linea, se ne richiede lo stralcio dagli elaborati di progetto.

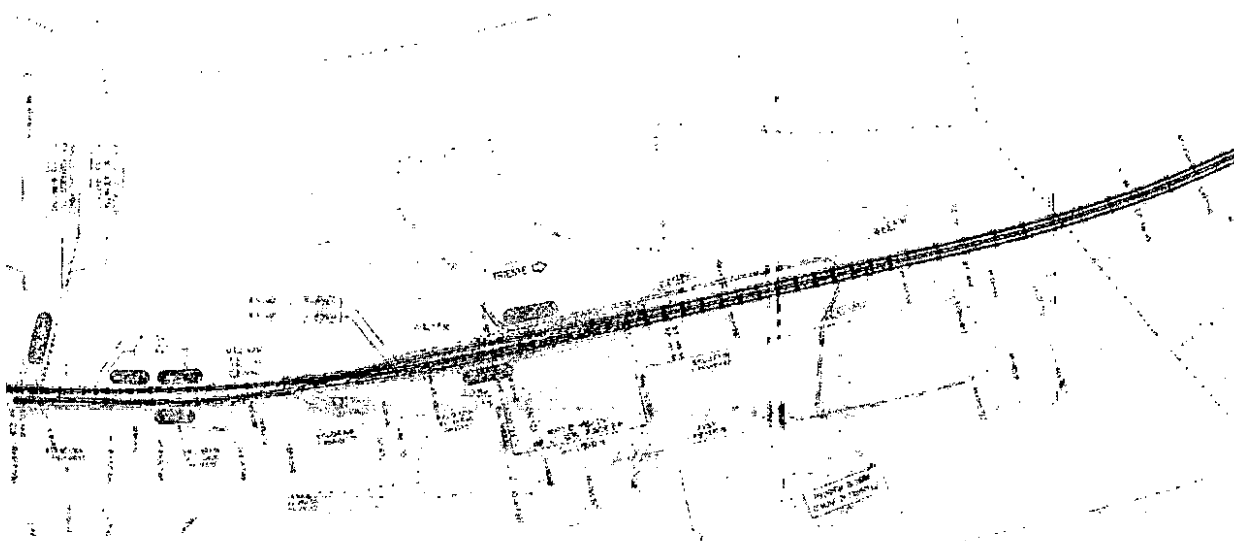
5.5. Il salto di montone e il ponte sull'Isonzo

Il progetto prevede che il nuovo ponte sull'Isonzo integri la linea nuova ed i due binari esistenti, la cui posizione viene ridefinita attraverso un salto di montone di notevole impatto. Piccoli accorgimenti relativi al posizionamento delle rampe di accesso al ponte consentirebbero di ridurre notevolmente l'impegno economico e l'impatto ambientale dell'intervento, che deve essere adeguato anche alla luce della mitigazione delle interferenze locali.



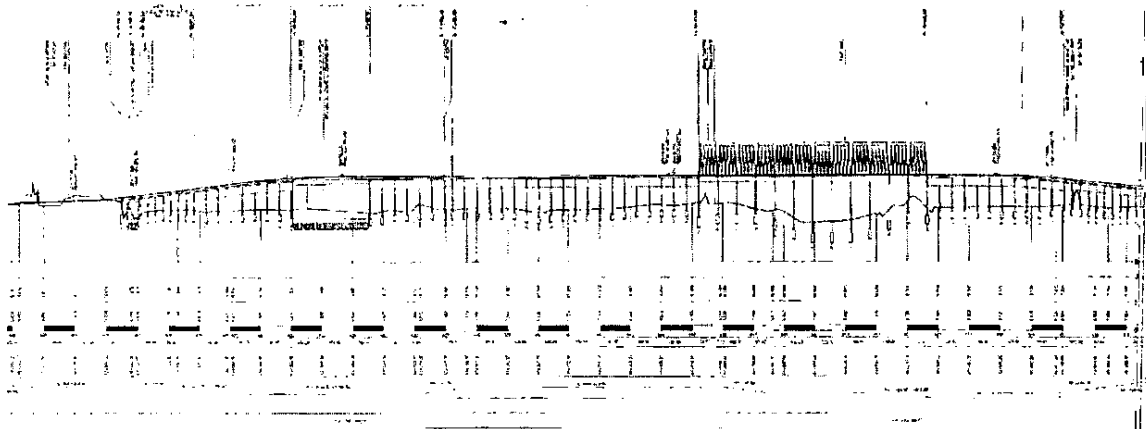
Comuni interessati: Fiumicello, Ruda

La porzione di linea, che interessa i Comuni di Ruda e Fiumicello, coincide quasi perfettamente con la rapida successione dei due manufatti costituenti il salto di montone – che consente alla linea AV/AC di passare dall'affiancamento Nord al sistema delle marce parallele, adottato nella tratta successiva sino a bivio San Polo – e del ponte sull'Isonzo, realizzato a quattro binari in sostituzione delle due opere d'arte esistenti lungo la linea storica.



Dal punto di vista altimetrico, la soluzione proposta per lo scavalco appare inusuale ed oltremodo impattante, in quanto si prevede di anticipare lo sviluppo del viadotto di tre binari, mantenendo il

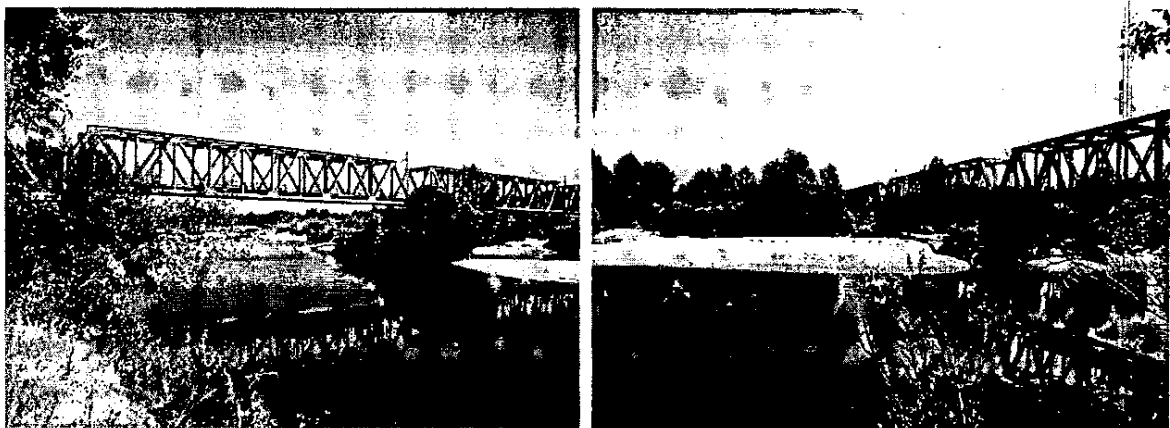
solo binario dispari della linea lenta a piano campagna. La situazione risulta ulteriormente aggravata dalla quota del nuovo ponte sull'Isonzo, impostato ad un livello di circa +3 m rispetto alla sommità degli argini fluviali.



Una soluzione di minor impatto, ed anche di minor costo, può essere definita adottando una tipologia progettuale più funzionale, basata sulla realizzazione di un viadotto di scavalco destinato al solo binario dispari della linea lenta, in modo da poter evitare ogni anticipazione delle variazioni di quota della linea veloce (una variante ancor meno dispendiosa potrebbe derivare d'altro canto dall'adozione del sistema delle marce parallele per l'intera tratta Cervignano-bivio S.Polo).

Per quanto concerne le interferenze riscontrate in sede locale, è opportuno segnalare che il Lago la Draga è soggetto a vincolo paesaggistico, ed inoltre che in un'area collocata a Sud della linea ferroviaria storica, ma ancora ricompresa nel territorio comunale di Ruda, è prevista la realizzazione di un centro di raccolta. Rispetto alla zona industriale di Papariano (Comune di Fiumicello), la realizzazione del progetto nella configurazione sopra descritta comporterebbe una lunga deviazione di tracciato della via Cortona.

Da ultimo, si ravvisa l'opportunità di valutare la possibile futura destinazione a percorso ciclopedonale di uno dei due ponti ferroviari sull'Isonzo, dismessi a seguito del quadruplicamento e della realizzazione del nuovo ponte, il quale dovrà essere oggetto di particolare attenzione progettuale, in relazione alla qualità paesaggistica del contesto attraversato (*vedi foto seguenti*).

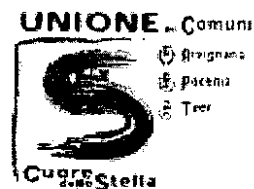


L'Isonzo in corrispondenza dei ponti ferroviari



Comune di Pocenia

Provincia di Udine



VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Registro delibere di Giunta COPIA N. 32

OGGETTO: nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste - Valutazione di Impatto Ambientale - espressione parere da trasmettere alla Regione Friuli Venezia Giulia ai sensi dell'art. 3 della L.R. 43/1990 e ss.mm.ii.

L'anno 2012 il giorno 19 del mese di LUGLIO alle ore 19:45 , nella sala municipale si è riunita la Giunta.

Risultano:

		Presente/Assente
Bernardis Danilo	Sindaco	Presente
Gigante Sirio	Vice Sindaco	Presente
- Furlan Debora	Componente della Giunta	Presente
Zat Massimo	Componente della Giunta	Assente
Gruer Laura	Componente della Giunta	Presente

Assiste il Segretario dott. Calderaro - Giuseppe.

Constatato il numero legale degli intervenuti assume la presidenza il sig. Bernardis Danilo nella qualità di Sindaco ed espone gli oggetti iscritti all'ordine del giorno e su questi la giunta adotta la seguente deliberazione:

OGGETTO: nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste - Valutazione di Impatto Ambientale - espressione parere da trasmettere alla Regione Friuli Venezia Giulia ai sensi dell'art. 3 della L.R. 43/1990 e ss.mm.ii.

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

Preso atto dei progetti di potenziamento ed ammodernamento della rete ferroviaria e autostradale regionale in un'ottica europea, comprendenti l'allargamento dell'esistente autostrada "A4" e la realizzazione in affiancamento della linea ferroviaria Alta Velocità/Alta capacità nell'ambito del cd. "Corridoio 5", che riveste importanza transnazionale e rappresenterà una via di grande comunicazione e di traffico;

Considerato che il Comune di Pocenia è posto in una posizione strategica nella Bassa Friulana ed è già gravato dal passaggio dell'esistente autostrada "A4";

Visto che è previsto l'ampliamento di quest'ultima infrastruttura con la realizzazione della terza corsia;

Preso atto che sul progetto preliminare della terza corsia dell'autostrada "A4" la presente amministrazione si è già espressa con delibera di C.C. n. 12 del 19/03/2004, formulando alcune osservazioni in occasione del parere inerente la valutazione di impatto ambientale relativa allo stesso progetto;

Vista la bozza di progetto preliminare relativa alla nuova linea AV/AC Venezia-Trieste – tratta Portogruaro-Ronchis dei Legionari inviata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Direzione Compartimentale Infrastruttura di Trieste – Struttura Organizzativa Tecnico inviata con nota n. RFI-DMA-DITS.TC\A0011\PI\2007\0000676 del 29/06/2007 (ns. prot. n. 3972 del 29/06/2007);

Considerato che in data 13 ottobre 2006, la Regione, la Provincia ed i Comuni interessati dal tracciato ferroviario AV/AC si sono impegnati con la sottoscrizione di opportuno verbale, a sottoporre ai rispettivi consigli comunali un Protocollo d'intesa di definizione delle misure necessarie a ridurre l'impatto dell'opera sul territorio di competenza;

Visto che il presente Comune, con delibera di G.C. n. 61 del 05/07/2007, ha formulato una prima valutazione sintetica e preventiva sul progetto relativo alla nuova linea AV/AC Venezia-Trieste – tratta Portogruaro-Ronchis dei Legionari inviati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in data 29/06/2007;

Preso atto di quanto emerso nei numerosi incontri svolti all'interno del gruppo tecnico di lavoro (GTI), finalizzati alla valutazione di tutte le ipotesi di variante al tracciato ferroviario AV/AC, onde consentire il raggiungimento degli obiettivi prefissati con la minimizzazione dell'impatto sul territorio;

Preso atto che con delibera di C.C. n. 2 del 31/01/2008 lo stesso Consiglio aveva autorizzato il Sindaco alla sottoscrizione del Protocollo d'intesa per la condivisione del tracciato della ferrovia AV/AC del progetto Prioritario n. 6, comunemente detto Corridoio V, nella tratta fra i fiumi Isonzo e Tagliamento;

Visto il protocollo d'intesa ed i suoi allegati, trasmesso dall'Assessore regionale alla pianificazione territoriale, energia, mobilità e infrastrutture di trasporto e sottoscritto in data 04/02/2008 tra la Regione Friuli Venezia Giulia e 14 Comuni interessati dalle opere relative al tracciato ferroviario sopra indicato;

Vista la delibera di Consiglio Comunale n. 30 del 28/11/2008 con la quale si approva il suddetto protocollo d'intesa;

Vista la bozza di progetto preliminare relativa alla nuova linea AV/AC Venezia-Trieste – tratta Portogruaro-Ronchis dei Legionari inviata da ITALFERR S.p.A. – Gruppo Ferrovie dello Stato – Direzione Operativa – Area Operativa Nord inviata con nota prot. n. AND.0070694.10.U del 22/12/2010 (ns. prot. n. 6312 del 30/12/2010) in allegato alla richiesta di parere sulle interferenze di cui all'art. 165 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii.;

VISTA la documentazione relativa alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale pervenuta al presente Comune da parte del Servizio Valutazione Impatto Ambientale della Direzione Centrale Ambiente e Lavori pubblici della Regione Friuli Venezia Giulia con nota prot. n. SVIA-4692-VIA/414 del 03/02/2011 (ns. prot. n. 730 del 11/02/2011) in allegato alla richiesta di parere previsto dall'art. 3 della L.R. 43/1990 e ss.mm.ii. in merito alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale sullo stesso progetto;

Considerato che la suddetta opera interessa il territorio comunale dando luogo ad un notevole impatto sullo stesso ed in particolar modo sull'abitato del capoluogo, con modifiche delle opere infrastrutturali esistenti, nonché comporta una incidenza rilevante dal punto di vista paesaggistico-ambientale modificando profondamente il territorio comunale;

Vista la delibera di Giunta Comunale n. 15 del 24/02/2011 con la quale si esprimono alcune osservazioni in merito alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale sul progetto preliminare della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste – tratta Portogruaro-Ronchis dei Legionari in conformità a quanto previsto dalla legge 443/2001 e dell'art. 24 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;

Preso atto che le suddette osservazioni sono state trasmesse agli uffici competenti in data 28/02/2011;

Vista la successiva delibera di Consiglio Comunale n. 11 del 10/03/2011 con la quale, relativamente alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale sul progetto preliminare della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste – tratta Portogruaro-Ronchis dei Legionari, si esprime il parere di competenza in conformità a quanto previsto dall'art. 3 della L.R. 43/1990 e ss.mm.ii. così come richiesto con nota del Servizio Valutazione Impatto Ambientale della Direzione Centrale Ambiente e Lavori pubblici della Regione Friuli Venezia Giulia prot. n. SVIA-4692-VIA/414 del 03/02/2011;

Preso atto che le suddette osservazioni sono state trasmesse agli uffici competenti in data 11/03/2011;

Considerato che, ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale, per ognuna delle quattro tratte nelle quali era stata suddiviso il progetto preliminare (Venezia Mestre-aeroporto Marco Polo, aeroporto Marco Polo-Portogruaro, Portogruaro-Ronchi dei Legionari e Ronchi dei Legionari-Trieste) era stato predisposto un apposito Studio di Impatto Ambientale,

Visto che con nota prot. CTVA-2011-0004191 del 25/11/2011 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) ha chiesto 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 particolare, organizzi in modo organico e comparabile (attraverso matrici multicriteria sintetiche) i risultati dei modelli valutativi adottati nei Quattro SIA";

Che con successiva nota prot. 44/2011 del 28/11/2011 il Commissario Straordinario per l'Asse Ferroviario Venezia-Trieste ha ribadito la necessità di effettuare una rilettura unitaria degli studi ambientali redatti per le diverse tratte, in modo da poter valutare i potenziali impatti generati dalla realizzazione dell'opera nel loro complesso;

Che con istanza del 14/06/2012 la società ITALFERR ha inviato ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, alla Regione Friuli-Venezia Giulia ed alle soprintendenze la Relazione Generale del sistema conoscitivo unitario in ottemperanza a quanto richiesto dal ministero;

Vista la nota prot. 22598-SVIA-VIA/413-414 del 27/06/2012 della Regione Friuli-Venezia Giulia - Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna - Servizio Valutazione Impatto Ambientale con la quale si trasmette la Relazione Generale del sistema conoscitivo unitario e si richiede il parere delle amministrazioni comunali interessate dal progetto così come previsto dall'art. 3 della L.R. 43/1990 e ss.mm.ii.;

Preso atto che l'Amministrazione Comunale ha la possibilità di proporre le proprie osservazioni, per il tramite della Regione Friuli Venezia Giulia, all'interno del procedimento disciplinato dalla lettura combinata dell'art. 25 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e dell'art. 3 della L.R. 43/1990 e ss.mm.ii. (parere da formulare entro 30 giorni dal ricevimento della richiesta da parte della Regione);

Esaminato l'elaborato denominato "Relazione Generale del sistema conoscitivo unitario";

Ritenuto necessario esprimere il parere di competenza in merito alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale sul progetto preliminare della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste in conformità a quanto previsto dall'art. 3 della L.R. 43/1990 e ss.mm.ii.;

Valutate ancora valide ed esaustive le prescrizioni formulate dal Consiglio Comunale con propria delibera n. 11 del 10/03/2011;

Ritenuto di far proprie, senza modifiche, le prescrizioni già formulate con delibera di Consiglio Comunale n. 11 del 10/03/2011;

Visto il D.lgs. n.267/2000 e ss.mm.ii.;

PROPONE

Comune di Pocenia – Copia Deliberazione G. C. n. 32 del 19/07/2012

1. di esprimere, in merito alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale sul progetto preliminare della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste, il parere riportato nell'allegato "A" alla presente delibera in conformità a quanto previsto dall'art. 3 della L.R. 43/1990 e ss.mm.ii., così come richiesto con nota del Servizio Valutazione Impatto Ambientale della Direzione Centrale Ambiente e Lavori pubblici della Regione Friuli Venezia Giulia prot. n. 22598-SVIA-VIA/413-414 del 27/06/2012;
2. di dare atto che il parere testè espresso corrisponde a quello contenuto nella delibera di Consiglio Comunale n. 11 del 10/03/2011;
3. di disporre la trasmissione del sopra indicato parere agli uffici regionali competenti;
4. di dichiarare la presente deliberazione immediatamente esecutiva ai sensi dell'art. 1 comma 19 della L.R. 21/03.=

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 deliberazione in oggetto.

Comune di Pocenia, li 16/07/2012

IL RESPONSABILE
F.TO - PAOLO TION

VISTO DI CONFORMITÀ AMMINISTRATIVA

Atteso che il Segretario Comunale attesta la conformità amministrativa del presente atto alla vigente normativa ai sensi dell'art. 97, comma 2, del D.Lgs. n. 267/2000 e dell'art. 7 del vigente Regolamento Comunale di Organizzazione.

Comune di Pocenia, li 16/07/2012

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to Dott. Giuseppe Calderaro

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

LA GIUNTA COMUNALE

Vista la proposta di deliberazione sopra riportata:

Visti i pareri sulla suddetta proposta, ai sensi del Tuel del 18/08/2000, n.267;

Con voti unanimi favorevoli e palesi,

DELIBERA

DI APPROVARE la proposta di cui sopra, che si intende integralmente richiamata.

Con separata votazione ed all'unanimità di voti favorevoli,

DELIBERA

di dichiarare il presente atto, immediatamente eseguibile e pubblicarlo entro 5 giorni dalla data della sua adozione

Comune di Pocenia – Copia Deliberazione G. C. n. 32 del 19/07/2012

ALLEGATO "A"

Parere sulla nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia - Trieste ai sensi dell'art. 3 della L.R. 43/1990 e ss.mm.ii.:

si esprimono in merito le seguenti osservazioni:

- 1) per lo studio di impatto ambientale sono state utilizzate cartografie molto vecchie risalenti anche a più di 20 anni fa che non rispecchiano il reale stato dei luoghi; in particolare si rileva che non sono riportati diversi fabbricati produttivi della zona industriale di Pocenia, la nuova complanare realizzata dalla Provincia di Udine nonché diversi fabbricati residenziali posti a nord ed a sud del corridoio autostrada-ferrovia; si ritiene di conseguenza che lo studio di VIA sia incompleto in quanto eseguito sulla base di dati cartografici vecchi e non aggiornati; si chiede di rivedere gli elaborati utilizzando la Carta Tecnica Regionale più recente, eventualmente aggiornata con i dati mancanti desunti da una verifica in loco della situazione esistente; la Carta Tecnica Regionale più recente è disponibile gratuitamente sul sito della Regione Friuli Venezia Giulia;
- 2) in conseguenza di quanto indicato al punto precedente si ritiene che lo studio di impatto ambientale sia carente su vari aspetti in particolar modo per quanto riguarda:
 - a) alcuni ricettori acustici che ricadono entro la fascia di pertinenza acustica ferroviaria "B" (250 m dalla infrastruttura ferroviaria) non sono stati censiti e riportati correttamente sugli elaborati tecnici (Tavola 4/11 della carta dei ricettori acustici);
 - b) sulle tavole dello studio di impatto ambientale la previsione della sottostazione SSE è riportata in posizioni diverse ed in alcuni casi ricade sopra fabbricati produttivi esistenti che, non essendo stati riportati sulla cartografia, per lo studio di VIA sembrano non esistere;
 - c) alcuni edifici industriali sono posti più vicini all'autostrada ed alla ferrovia di quanto sia indicato nelle tavole grafiche;
- 3) sulle Tavole 4/11 della "carta dei ricettori acustici", della "carta degli interventi di mitigazione ambientale", della "carta degli interventi di mitigazione acustica", ecc. è riportata la "linea aerea D.T. fino alla SSE AV di Pocenia" che risulta terminare in un'area diversa dalla posizione dove il progetto preliminare del tracciato ferroviario ha previsto la stessa SSE AV di Pocenia (quest'ultima area è correttamente riportata anche sulle tavole citate ma in altra posizione); la zona dove è stata erroneamente posizionata la SSE AV di Pocenia è inoltre parzialmente occupata da un fabbricato produttivo che, avendo utilizzato una cartografia non aggiornata, non è stato rilevato;
- 4) la vasca di invarianza idraulica (opera di invarianza idraulica n. 10) posta al centro della zona industriale di Pocenia è troppo vicina agli edifici produttivi e può comportare, in caso di ristagni, odori e presenza di animali ed insetti. Inoltre la posizione della vasca comporterà l'impossibilità di prolungare l'attuale via Locatelli fino ai fabbricati produttivi posti ad est della zona industriale con evidente penalizzazione delle stesse attività produttive sia in termini di movimentazione dei mezzi per il carico e scarico del materiale, di adeguamento del layout dell'attività e di parcheggio dei veicoli; si richiede quindi che la vasca venga eliminata o, in alternativa, spostata a nord dell'autostrada;
- 5) non si condivide la previsione di eliminare la parte terminale di via Locatelli che non potrà più raggiungere i fabbricati produttivi posti ad est della zona industriale con evidente penalizzazione delle stesse attività produttive sia in termini di movimentazione dei mezzi per il carico e scarico del materiale, di adeguamento del layout dell'attività e di parcheggio dei veicoli; si propone di prolungare la nuova via Locatelli fino alla fine della attuale zona industriale eliminando la vasca di invarianza idraulica ed utilizzando il sedime della viabilità di cantiere dopo la conclusione dei lavori relativi all'infrastruttura ferroviaria; per quanto possibile si auspica il mantenimento dei parcheggi esistenti a servizio dell'attuale zona industriale;
- 6) in considerazione del fatto che l'insieme costituito dall'autostrada A4 Venezia-Trieste e dal tracciato ferroviario determinerà una frattura del territorio comunale costituendo una barriera non permeabile per il passaggio dei veicoli, delle persone e degli animali selvatici si ritengono insufficienti i punti di attraversamento della stessa (che tuttora si limiterebbero al solo sottopasso della strada provinciale n. 43 "del Torsa") e si richiede di:

- a) prevedere opportuni varchi per il passaggio degli animali selvatici posti in corrispondenza dei corsi d'acqua esistenti (fiume Stella, canale Vaticano, roggia Vat, roggia Velicogna) da realizzare anche sotto il rilevato autostradale se non esistenti;
- b) prevedere opportuni varchi in corrispondenza delle viabilità già soppresse all'atto della realizzazione dall'autostrada A4 Venezia-Trieste (vecchia strada Pocenia-Palazzolo dello Stella e vecchia strada Pocenia-Muzzana del Turgnano) al fine del transito veicolare e ciclabile; in particolar modo devono essere recepite le previsioni del Piano delle piste ciclabili dell'ASTER "Riviera Turistica Friulana" già finanziato dalla Regione Friuli Venezia Giulia ed attualmente in avanzata fase di progettazione;
- 7) l'infrastruttura ferroviaria dovrà tener conto delle previsioni del progetto definitivo dell'ampliamento della terza corsia dell'autostrada A4 Venezia-Trieste in particolar modo per quanto riguarda tutti gli attraversamenti viari, ciclabili e per il passaggio degli animali selvatici previsti da tale infrastruttura;
- 8) in considerazione del notevole flusso di mezzi pesanti utilizzati per la realizzazione dell'infrastruttura, i quali dovranno transitare attraverso il centro storico del capoluogo, si propone di creare un bypass esterno a Pocenia utilizzando a tal fine la vecchia strada Pocenia-Palazzolo dello Stella previo la sua riapertura ed asfaltatura (strada chiusa all'atto della realizzazione dall'autostrada A4 Venezia-Trieste);
- 9) nel progetto non è stato previsto il mantenimento dell'attuale via Palazzolo che corre parallelamente all'autostrada A4; si prescrive di realizzarla ex-novo sul sedime della viabilità di cantiere dopo la conclusione dei lavori relativi all'infrastruttura ferroviaria al fine di garantire ai frontisti un accesso ai lotti che in caso contrario non sarebbe possibile;
- 10) deve essere prevista la realizzazione di barriere antirumore anche in direzione ovest verso il fiume Stella su entrambi i lati dell'infrastruttura; tale richiesta è giustificata sia al fine di tutelare l'area del fiume Stella (vincolata dal punto di vista paesaggistico, rientrante nell'Area di Rilevante Interesse Ambientale n. 14 di istituzione regionale e posta all'interno del Parco Comunale dei fiumi Stella e Torsa) sia al fine di garantire la tutela acustica per alcuni fabbricati residenziali posti lungo via Palazzolo entro la fascia di pertinenza acustica ferroviaria "B" (250 m dalla infrastruttura ferroviaria) per i quali non è stata prevista alcuna opera di mitigazione acustica; le barriere presso il fiume Stella dovranno avere una colorazione che le inserisca il più possibile nel contesto o essere trasparenti; l'uso di barriere trasparenti è auspicabile per tutto il tratto posto all'interno del centro abitato di Pocenia (vedi soluzioni progettuali di mitigazione di cui al "protocollo d'intesa per la condivisione del tracciato della ferrovia AV/AC nella tratta fra i fiumi Tagliamento ed Isonzo", sottoscritto dai Sindaci in data 04/02/2008);
- 11) entro la fascia dei "ricettori sensibili" (500 m dalla infrastruttura ferroviaria) ci sono due ricettori sensibili non censiti ovvero la scuola primaria e la scuola materna di Pocenia; la mitigazione acustica dovrà tener conto della presenza di tali siti;
- 12) al fine di preservare le proprietà presenti si ritiene illogica la previsione di una pista di cantiere all'angolo tra via Bassi e via Locatelli che dovrebbe passare all'interno di un cortile privato; si propone invece di utilizzare a tal fine il primo tratto di via Locatelli che rappresenta la soluzione meno impattante;
- 13) esaminata la tavola relativa agli espropri si rileva che gli stessi verranno effettuati esclusivamente per le parti necessarie alla realizzazione delle opere; in conformità a quanto indicato al punto q) del "protocollo d'intesa per la condivisione del tracciato della ferrovia AV/AC nella tratta fra i fiumi Tagliamento ed Isonzo", sottoscritto dai Sindaci in data 04/02/2008, si ritiene che gli espropri debbano essere effettuati evitando di lasciare inespropriati piccoli relitti di particelle che non risultino utilizzabili;
- 14) in conformità a quanto indicato al punto r) del "protocollo d'intesa per la condivisione del tracciato della ferrovia AV/AC nella tratta fra i fiumi Tagliamento ed Isonzo", sottoscritto dai Sindaci in data 04/02/2008, si ritiene che la costruzione dell'infrastruttura debba essere effettuata acquisendo, previo accordo preventivo con i privati proprietari, anche gli edifici che pur non risultando di ostacolo al passaggio della linea ferrata siano tuttavia difficilmente abitabili a causa l'eccessiva prossimità con la linea ferroviaria;
- 15) preso atto che l'approvazione del progetto preliminare costituirà automaticamente variante al piano regolatore generale comunale, imponendo un vincolo di inedificabilità pari a 75 metri dall'asse della nuova infrastruttura ferroviaria nonché dalla autostrada A4 così come traslata

con il progetto in oggetto (vedi delibera di approvazione del progetto preliminare dell'autostrada A4 "Venezia-Trieste"); considerato che il suddetto vincolo viene posto a garanzia della realizzazione di un'opera che probabilmente verrà costruita tra 15-20 anni ma che esplica i suoi effetti di vincolo di inedificabilità appena approvato il progetto preliminare, impedendo qualsiasi opera sui fabbricati esistenti se non le sole opere di manutenzione ordinaria e straordinaria; al fine di ridurre al minimo l'impatto socio-economico sulla popolazione residente e sulle attività economiche e produttive presenti negli edifici posti all'interno delle fasce di inedificabilità si prescrive di:

- a) adeguare le fasce di rispetto stradale conseguenti allo spostamento dell'autostrada A4 "Venezia-Trieste" a quanto previsto dalla lettera a) comma 1 dell'articolo 6 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica, attualmente adottato ed in fase di presentazione delle osservazioni relative alla Valutazione Ambientale Strategica, che prevede una fascia di rispetto di 60 metri per la rete autostradale;
 - b) adeguare le fasce di rispetto ferroviario a quanto previsto dall'articolo 10 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica, attualmente adottato ed in fase di presentazione delle osservazioni relative alla Valutazione Ambientale Strategica, che prevede:
 - una fascia di rispetto di 60 metri a partire dal limite del tracciato come definito a seguito dell'approvazione del progetto preliminare ai sensi della Legge 443/2001, per le tratte ferroviarie regionali dell'asse infrastrutturale del Corridoio V - Progetto prioritario n. 6;
 - una fascia di rispetto di 30 metri successivamente alla realizzazione della nuova tratta ferroviaria AAVV - AACC;
 - c) dare la possibilità ai proprietari dei fabbricati posti all'interno delle fasce di rispetto, in attesa della realizzazione delle opere ferroviarie, di poter eseguire interventi di ristrutturazione od ampliamento previo convenzionamento o parere vincolante dell'ente preposto alla gestione del vincolo;
 - d) indennizzare i proprietari posti entro le fasce di rispetto ferroviario e stradale anche se non soggetti ad esproprio;
- 16) in conformità a quanto indicato al punto n) del "protocollo d'intesa per la condivisione del tracciato della ferrovia AV/AC nella tratta fra i fiumi Tagliamento ed Isonzo", sottoscritto dai Sindaci in data 04/02/2008, le opere d'arte dell'infrastruttura ferroviaria relative all'attraversamento del fiume Stella dovranno avere le caratteristiche della migliore qualità architettonica allo scopo di contribuire alla minimizzazione dell'impatto ambientale e paesaggistico; non si ritiene che il nuovo rilevato lungo oltre 1500 m, atto al superamento del fiume Stella, abbia tali caratteristiche;
- 17) in relazione all'errore di posizionamento della sottostazione elettrica di Pocenia (SSE AV di Pocenia) indicato al punto 4), la presente Amministrazione Comunale è favorevole solo al posizionamento della sottostazione elettrica nella estrema parte est del Comune, a confine con il Comune di Muzzana del Turgnano, in quanto tale previsione salvaguarderà lo sviluppo della zona industriale del capoluogo; si rileva però che non è stato definito chiaramente dove verrà posizionata la viabilità di accesso a tale sottostazione ed a tal fine si propone di creare tale viabilità prolungando l'attuale complanare provinciale posta a sud della zona industriale, seguendo il tracciato già indicato nel vigente Piano Regolatore; tale viabilità dovrà avere le stesse caratteristiche tecniche utilizzate per la complanare già realizzata (vedi planimetria allegata).

Letto, confermato e sottoscritto,

Il Sindaco
f.to Bernardis Danilo

Il Segretario
f.to dott. Calderaro - Giuseppe

ATTESTAZIONE DI INIZIO PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione oggi 24/07/2012 viene pubblicata all'Albo pretorio, ove vi rimarrà a tutto il 08/08/2012 .

Li 24/07/2012

Il Responsabile della Pubblicazione
f.to - Barbara Migliore

Copia conforme all'originale, in carta libera ad uso amministrativo.

Li 24/07/2012

Il Responsabile della Pubblicazione
- Barbara Migliore

05 FEB 2013



Il Vice Segretario
MIAN dott. Emiliano

Comunicata ai Capigruppo consiliari in data 24/07/2012 prot. n. _____, ai sensi dell'art. 1, comma 16 della L.R. 21/2003.

ATTESTATO DI ESECUTIVITÀ

Provvedimento esecutivo dal 19/07/2012

Art. 1, comma 15, della L.R. 11.12.2003, n. 21.

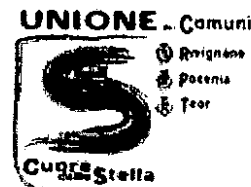
Art. 1, comma 19, della L.R. 11.12.2003, n. 21.

Il Responsabile dell'esecutività
f.to - Barbara Migliore



Comune di Pocenia

Provincia di Udine



Verbale di deliberazione della Giunta comunale

Registro delibere di Giunta COPIA N. 72

OGGETTO: Linea ferroviaria ad Alta Capacità tratta confine Regione - Ronchi Sud: individuazione del Comune Capofila per l'espletamento delle procedure di utilizzo del contributo assegnato dalla Regione Friuli - Venezia Giulia.

L'anno 2011 il giorno 15 del mese di DICEMBRE alle ore 19:30 , nella sala municipale si è riunita la Giunta.

Risultano:

		Presente/Assente
Bernardis Danilo	Sindaco	Presente
- Driusso Giacomo	Componente della Giunta	Presente
- Gigante Luca	Componente della Giunta	Assente
- Meazzo Sergio	Vice Sindaco	Presente
- Furlan Debora	Componente della Giunta	Presente

Assiste il Segretario dott. Calderaro Giuseppe.

Constatato il numero legale degli intervenuti assume la presidenza il sig. Bernardis Danilo nella qualità di Sindaco ed espone gli oggetti iscritti all'ordine del giorno e su questi la giunta adotta la seguente deliberazione:

OGGETTO: Linea ferroviaria ad Alta Capacità tratta confine Regione - Ronchi Sud: individuazione del Comune Capofila per l'espletamento delle procedure di utilizzo del contributo assegnato dalla Regione Friuli - Venezia Giulia.

RICHIAMATA la nota prot. n. 853 del 13.09.2011 dell'Assessore Regionale alle Infrastrutture, Mobilità, Pianificazione Territoriale e Lavori Pubblici, inviata ai Sindaci dei Comuni di: Bagnaria Arsa, Muzzana del Turgnano, Ronchis, Carlino, Palazzolo dello Stella, Ruda, Castions di Strada, Palmanova, San Giorgio di Nogaro, Cervignano del Friuli, Pocenia, Teor, Gonars, Porpetto, Torviscosa e Villa Vicentina;

CHE, nell'ambito delle procedure di valutazione di impatto ambientale e di localizzazione del progetto per la linea ferroviaria ad Alta Capacità - tratta confine Regione - Ronchi Sud, comunica di concedere un contributo straordinario di € 50.000,00 a favore del Comune che verrà designato quale capofila dei comuni interessati, per finanziare le spese relative a studi e consulenze in merito;

RICHIAMATO il verbale dell'Assemblea dei Sindaci dei Comuni citati, svoltasi in data 20.10.2011 presso la Sede Municipale del Comune di Bagnaria Arsa;

CHE l'assemblea, fra i vari punti, ha designato il Comune di Bagnaria Arsa, rappresentato dal Sindaco dott. Cristiano Tiussi, quale Comune Capofila per l'espletamento delle procedure per l'utilizzo del contributo assegnato e più sopra richiamato;

Vista la deliberazione di G.C. n. 109 del 28/11/2011 con la quale il Comune di Bagnaria Arsa ha dato la propria disponibilità a svolgere il suddetto ruolo, invitando, tra gli altri, questo Comune a deliberare la formale designazione di Bagnaria Arsa quale Comune capofila, delle procedure in oggetto;

Ritenuto procedere in tal senso;

VISTO il D.L.vo n. 267/2000;

VISTO lo Statuto Comunale;

VISTA la L.R. 21/2003;

Con voti unanimi favorevoli e palesi,

LA GIUNTA COMUNALE

d e l i b e r a

1. di designare formalmente il Comune di Bagnaria Arsa quale Comune Capofila perchè espleti le procedure per l'utilizzo del contributo di € 50.000,00 assegnato dalla Regione necessarie a finanziare le spese relative a studi e consulenze nell'ambito delle procedure di valutazione di impatto ambientale e di localizzazione del progetto per la linea ferroviaria ad Alta Capacità - tratta confine Regione - Ronchi Sud;
2. di comunicare il presente atto al Comune di Bagnaria Arsa;
3. di dichiarare, il presente atto immediatamente esecutivo, ai sensi dell'art. 17, comma 12, lett. a) della L.R. 17/2004.

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 deliberazione in oggetto.

Comune di Pocenia, li 15/12/2011

IL RESPONSABILE
F.TO DOTT. GIUSEPPE CALDERARO

VISTO DI CONFORMITÀ AMMINISTRATIVA

Atteso che il Segretario Comunale attesta la conformità amministrativa del presente atto alla vigente normativa ai sensi dell'art. 97, comma 2, del D.Lgs. n. 267/2000 e dell'art. 7 del vigente Regolamento Comunale di Organizzazione.

Comune di Pocenia, li 15/12/2011

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.TO DOTT. GIUSEPPE CALDERARO

Letto, confermato e sottoscritto,

Il Sindaco
f.to Bernardis Danilo

Il Segretario
f.to dott. Calderaro Giuseppe

ATTESTAZIONE DI INIZIO PUBBLICAZIONE

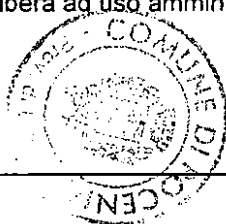
Si attesta che la presente deliberazione oggi 20/12/2011 viene pubblicata all'Albo pretorio, ove vi rimarrà a tutto il 04/01/2012 .

Li 20/12/2011

Il Responsabile della Pubblicazione
f.to Barbara Migliore

Copia conforme all'originale, in carta libera ad uso amministrativo.

Li 20/12/2011



Il Responsabile della Pubblicazione
Barbara Migliore

Barbara Migliore

Comunicata ai Capigruppo consiliari in data 20/12/2011 prot. n. 6524, ai sensi dell'art. 1, comma 16 della L.R. 21/2003.

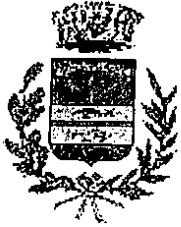
ATTESTATO DI ESECUTIVITÀ

Provvedimento esecutivo dal 15/12/2011

Art. 1, comma 15, della L.R. 11.12.2003, n. 21.

Art. 1, comma 19, della L.R. 11.12.2003, n. 21.

Il Responsabile dell'esecutività
f.to Barbara Migliore



Comune di Pocenia

Provincia di Udine

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Registro delibere di Consiglio COPIA N. 30

OGGETTO : Approvazione protocollo d'intesa relativo al trasporto di alta velocità (TAV).

L'anno 2008 il giorno 28 del mese di NOVEMBRE alle ore 20:00 , nella sala Consiliare, in seguito a convocazione disposta con invito scritto e relativo ordine del giorno notificato ai singoli Componenti il 21/11/2008, si è riunito il consiglio, in sessione straordinaria, seduta pubblica, di prima / seconda convocazione.

Risultano:

		Presente/Assente
Bernardis Danilo	Sindaco	Presente
- Driusso Giacomo	Componente del Consiglio	Presente
- Madinelli Dario	Capo Gruppo	Presente
- Gigante Luca	Componente del Consiglio	Presente
- Meazzo Sergio	Vice Sindaco	Presente
- Furlan Debora	Componente del Consiglio	Presente
- Cargnello Silvano	Componente del Consiglio	Presente
- Galassi Francesca	Componente del Consiglio	Presente
- Anzile Sergio	Capo Gruppo	Presente
- Zat Marino	Componente del Consiglio	Presente
- Fanton Giuliano	Componente del Consiglio	Presente
- Burato Luca	Componente del Consiglio	Presente
- Romano Massimo	Componente del Consiglio	Presente

Assiste il Vice Segretario dott. Emiliano Mian.

Constatato il numero legale degli intervenuti assume la presidenza il sig. Bernardis Danilo nella qualità di Sindaco ed espone gli oggetti iscritti all'ordine del giorno e su questi il Consiglio adotta la seguente deliberazione:

OGGETTO: NUOVA LINEA FERROVIARIA AV/AC VENEZIA - TRIESTE, TRATTA PORTOGRUARO - RONCHI DEI LEGIONARI - APPROVAZIONE PROTOCOLLO DI INTESA SOTTOSCRITTO IN DATA 04/02/2008.

IL CONSIGLIO COMUNALE

PRESO ATTO dei progetti di potenziamento ed ammodernamento della rete ferroviaria e autostradale regionale in un'ottica europea, comprendenti l'allargamento dell'esistente autostrada "A4" e realizzazione in affiancamento della linea ferroviaria Alta Velocita/Alta capacita nell'ambito del cd. "Corridoio 5", che riveste importanza trasnazionale e rappresenterà una via di grande comunicazione e di traffico;

CONSIDERATO che il Comune di Pocenia è posto in una posizione strategica nella Bassa Friulana ed è già gravato dal passaggio dell'esistente autostrada "A4";

VISTO che è previsto l'ampliamento di quest'ultima infrastruttura con la realizzazione della terza corsia;

PRESO ATTO che sul progetto preliminare della terza corsia dell'autostrada "A4" la presente amministrazione si è già espressa con delibera di C.C. n. 12 del 19/03/2004, formulando alcune osservazioni in occasione del parere inerente la valutazione di impatto ambientale relativa allo stesso progetto;

VISTA la bozza di progetto preliminare relativa alla nuova linea AV/AC Venezia-Trieste - tratta Portogruaro - Ronchi dei Legionari inviata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A - Direzione Compartimentale Infrastruttura di Trieste - Struttura Organizzativa Tecnico inviata con nota n. RFI-DMA-DITS.TCIA0011\P\2007\0000676 del 29/06/2007 (ns. prot. n. 3972 del 29/06/2007);

CONSIDERATO che la suddetta opera interessa il territorio comunale e da luogo ad un notevole impatto sullo stesso ed in particolar modo sull'abitato del capoluogo, con modifiche delle opere infrastrutturali esistenti, nonché comporta una incidenza rilevante dal punto di vista paesaggistico-ambientale modificando profondamente il territorio comunale;

CONSIDERATO che in data 13 ottobre 2006, la Regione, la Provincia ed i Comuni interessati dal tracciato ferroviario AV/AC si sono impegnati con la sottoscrizione di opportuno verbale, a sottoporre ai rispettivi consigli comunali un Protocollo di Intesa di definizione delle misure necessarie a ridurre l'impatto dell'opera sui territori di competenza;

VISTO che il presente Comune, con delibera di G.C. n. 61 del 05/07/2007, ha formulato una prima valutazione sintetica e preventiva sul progetto relativo alla nuova linea AV/AC Venezia-Trieste - tratta Portogruaro-Ronchi dei Legionari inviatoci da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A in data 29/06/2007;

PRESO ATTO di quanto emerso nei numerosi incontri svolti all'interno del gruppo tecnico di lavoro (GTI), finalizzati alla valutazione di tutte le ipotesi di variante al tracciato ferroviario AV/AC, onde consentire il raggiungimento degli obiettivi prefissati con la minimizzazione dell'impatto sul territorio;

PRESO ATTO che con delibera di C.C. n. 2 del 31/01/2008 lo stesso Consiglio aveva autorizzato il Sindaco alla sottoscrizione del Protocollo -di Intesa per la condivisione del tracciato della ferrovia AV/AC del progetto Prioritario n. 6, comunemente detto Corridoio V, nella tratta fra i fiumi Isonzo e Tagliamento;

VISTO il protocollo di Intesa ed i suoi allegati, trasmesso dall'Assessore regionale alla pianificazione territoriale, energia, mobilità e infrastrutture di trasporto e sottoscritto in data 04/02/2008 tra la Regione Friuli Venezia Giulia e 14 Comuni interessati dalle opere relative al tracciato ferroviario sopra indicato;

CONSIDERATO che al punto w) dell'accordo era stato disposto che il protocollo d'intesa dovesse essere successivamente approvato da ogni singolo Consiglio Comunale;

RITENUTO necessario provvedere all'approvazione di tale protocollo da parte dell'Amministrazione Comunale di Pocenia;

VISTO il D.Lgs. n. 267/2000 e ss.mm.ii.;

CON voti unanimi favorevoli espressi per alzata di mano

DELIBERA

1.- di approvare l'allegato protocollo d'intesa per la condivisione del tracciato della ferrovia AV/AC del progetto Prioritario n. 6, comunemente detto Corridoio V, nella tratta fra i fiumi Isonzo e Tagliamento; sottoscritto in via preliminare dal Sindaco in data 04/02/2008;

2.- di prendere atto che il protocollo d'intesa e anche composto da n. 4 allegati indicati con le lettere A, B, C e D;

3.- di dichiarare la presente deliberazione immediatamente esecutiva ai sensi dell' art. 1 comma 19 della L.R. 21/2003.

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 deliberazione in oggetto.

Comune di Pocenia, li 28/11/2008

IL VICE SEGRETARIO COMUNALE
- F.TO DOTT. EMILIANO MIAN -

VISTO DI CONFORMITÀ AMMINISTRATIVA

Atteso che il Vice Segretario Comunale attesta la conformità amministrativa del presente atto alla vigente normativa ai sensi dell'art. 97, comma 2, del D.Lgs. n. 267/2000 e dell'art. 7 del vigente Regolamento Comunale di Organizzazione.

Comune di Pocenia, li 28/11/2008

IL VICE SEGRETARIO COMUNALE
F.to dott. Emiliano Mian

Letto, confermato e sottoscritto,

Il Sindaco
f.to Bernardis Danilo

Il Vice Segretario
f.to dott. Emiliano Mian

ATTESTAZIONE DI INIZIO PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione oggi 03/12/2008 viene affissa all'Albo pretorio, ove vi rimarrà a tutto il 18/12/2008 .

Li 03/12/2008

Il Responsabile della Pubblicazione
f.to - Gianfranco Saccomano

Copia conforme all'originale, in carta libera ad uso amministrativo.

Li 03/12/2008



Il Vice Segretario Comunale
Dott. Emiliano Mian

ATTESTATO DI AVVENUTA PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione è stata affissa all'albo pretorio per 15 giorni consecutivi dal 03/12/2008 al 18/12/2008 e contro la stessa non sono pervenuti reclami e denunce.

Li 19/12/2008

Il Responsabile della Pubblicazione

ATTESTATO DI ESECUTIVITA'

Provvedimento esecutivo dal 28/11/2008

Art. 1, comma 15, della L.R. 11.12.2003, n. 21.

Art. 1, comma 19, della L.R. 11.12.2003, n. 21.

Il Responsabile dell'esecutività
f.to - Gianfranco Saccomano



Comune di Pocenia

Provincia di Udine

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Registro delibere di Consiglio COPIA N. 2

OGGETTO : Autorizzazione al Sindaco a siglare la Preintesa di Protocollo relativo al trasporto di alta velocità (TAV).

L'anno 2008 il giorno 31 del mese di GENNAIO alle ore 12.20, nella sala Consiliare, in seguito a convocazione disposta con invito scritto e relativo ordine del giorno notificato ai singoli Componenti il 28.01.2008 si è riunito il consiglio, in sessione urgente, in seduta pubblica, di prima convocazione

Risultano:

		Presente/Assente
Bernardis Danilo	Sindaco	Presente
Driusso Giacomo	Consigliere	Presente
Gigante Luca	Consigliere	Presente
Meazzo Sergio	Consigliere	Presente
Furlan Debora	Consigliere	Presente
Madinelli Dario	Capogruppo	Presente
Cargnello Silvano	Consigliere	Presente
Galassi Francesca	Consigliere	Presente
Anzile Sergio	Capogruppo	Presente
Zat Marino	Consigliere	Presente
Fanton Giuliano	Consigliere	Assente
Burato Luca	Consigliere	Assente
Romano Massimo	Consigliere	Assente

Assiste il Segretario Comunale dott.ssa Anna Dazzan

Constatato il numero legale degli intervenuti assume la presidenza il sig. Bernardis Danilo nella qualità di Sindaco ed espone gli oggetti iscritti all'ordine del giorno e su questi il Consiglio adotta la seguente deliberazione:

All'esame del punto all'o.d.g. risulta presente il Consigliere nonché Assessore Gigante Luca intervenuto alla seduta consiliare alle ore 12.55.

OGGETTO: AUTORIZZAZIONE AL SINDACO A SIGLARE LA PREINTESA DI PROTOCOLLO RELATIVO AL TRASPORTO DI ALTA VELOCITA (TAV)

IL CONSIGLIO COMUNALE

PRESO ATTO dei progetti di potenziamento ed ammodernamento della rete ferroviaria e autostradale regionale in un'ottica europea, comprendenti l'allargamento dell'esistente autostrada "A4" e realizzazione in affiancamento della linea ferroviaria Alta Velocità/Alta capacità nell'ambito del cd. "Corridoio 5", che riveste importanza transnazionale e rappresenterà una via di grande comunicazione e di traffico;

CONSIDERATO CHE:

il Comune di Pocenia è posto in una posizione strategica nella Bassa Friulana ed è già gravato dal passaggio dell'esistente autostrada "A4";

sul progetto preliminare della terza corsia dell'autostrada "A4" la presente amministrazione si è già espressa con delibera di C.C. n. 12 del 19/03/2004, formulando alcune osservazioni in occasione del parere inerente la valutazione di impatto ambientale relativa allo stesso progetto;

che il Comune di Pocenia, con delibera di C.C. n. 40 del 23/11/2006, ha inteso aderire al protocollo politico per l'istituzione di un gruppo tecnico di lavoro (GTI) composto da Regione, Provincia e Comuni allo scopo di individuare le soluzioni progettuali alternative al progetto preliminare del tracciato della linea ferroviaria AV/AC compreso tra i fiumi Tagliamento ed Isonzo redatto da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;

VISTA la bozza di progetto preliminare relativa alla nuova linea AV/AC Venezia-Trieste – tratta Portogruaro-Ronchis dei Legionari inviata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Direzione Compartimentale Infrastruttura di Trieste – Struttura Organizzativa Tecnico inviata con nota n. RFI-DMA-DITS.TC\A0011\IP\2007\0000676 del 29/06/2007 (ns. prot. n. 3972 del 29/06/2007);

CONSIDERATO che la suddetta opera interessa il territorio comunale e da luogo ad un notevole impatto sullo stesso ed in particolare modo sull'abitato del capoluogo, con modifiche delle opere infrastrutturali esistenti, nonché comporta una incidenza rilevante dal punto di vista paesaggistico-ambientale modificando profondamente il territorio comunale;

DATO atto che nei mesi scorsi si sono svolti numerosi incontri del gruppo tecnico di lavoro (GTI), finalizzati alla valutazione di tutte le ipotesi di variante al tracciato ferroviario AV/AC, onde consentire il raggiungimento degli obiettivi prefissati con la minimizzazione dell'impatto sul territorio;

CONSIDERATO che in data 13 ottobre 2006, la Regione, la Provincia ed i Comuni interessati dal tracciato ferroviario AV/AC si sono impegnati con la sottoscrizione di opportuno verbale, a sottoporre ai rispettivi consigli comunali un Protocollo d'intesa di definizione delle misure necessarie a ridurre l'impatto dell'opera sul territorio di competenza;

PRESO ATTO del citato protocollo d'intesa, trasmesso dall' Assessore regionale alla pianificazione territoriale, energia, mobilità e infrastrutture di trasporto;

UDITO l'intervento del Sindaco e la discussione che ne è seguita riportate in Allegato 1) al presente atto quale parte integrante e sostanziale, unitamente alle dichiarazioni di voto;

VISTO il D.lgs. n.267/2000 e ss.mm.ii.;

Dopo di che con la seguente votazione palese espressa per alzata di mano in forma di legge:

presenti: n. 10
assenti: n. 03 (Fanton Giuliano , Burato Luca e Romano Massimo)
voti favorevoli: n. 09
astenuti: n. 01 (Anzile Sergio)

DELIBERA

di autorizzare il Sindaco alla sottoscrizione del Protocollo d'Intesa per la condivisione del tracciato della ferrovia AV/AC del progetto Prioritario n. 6, comunemente detto Corridoio V, nella tratta fra i fiumi Isonzo e Tagliamento;

di dare atto che il citato protocollo d'intesa definitivo, una volta sottoscritto, dovrà essere ratificato dal Consiglio Comunale con successivo provvedimento;

e con otto voti favorevoli ed uno astenuto (Anzile Sergio);
di dichiarare il presente atto, immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 1, comma 19 della L.R. n. 21/2003 e successive modifiche ed integrazioni.

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 deliberazione in oggetto.

Comune di Pocenia, li 31/01/2008

IL SEGRETARIO COMUNALE
- F.TO DOTT.SSA ANNA DAZZAN -

VISTO DI CONFORMITÀ AMMINISTRATIVA

Atteso che il Segretario Comunale attesta la conformità amministrativa del presente atto alla vigente normativa ai sensi dell'art. 97, comma 2, del D.Lgs. n. 267/2000 e dell'art. 7 del vigente Regolamento Comunale di Organizzazione.

Comune di Pocenia, li 31/01/2008

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to Dott.ssa Anna Dazzan

Allegato 1) alla deliberazione consiliare n. 2 del 31.01.2008

Sindaco: Proprio ieri abbiamo apportato le ultime modifiche alla bozza di protocollo d' intesa relativo al trasporto di alta velocità e in questa seduta chiedo al Consiglio Comunale l'autorizzazione a procedere alla relativa sottoscrizione: la data per la firma è stata fissata per lunedì 4 febbraio 2008.

Dopo di che il Sindaco procede a dare lettura ai consiglieri comunali del testo del protocollo d'intesa (allegato 2).

Sindaco: Rispetto a questo protocollo mi pare che tutte le richieste avanzate dal Comune di Pocenⁱa siano state accolte; per quanto riguarda le opere di compensazione, poiché erano state solo il Comune di Pocenⁱa le aveva previste, al fine di fare una cosa omogenea tra tutti i Comuni è stato redatto un elenco di interventi a titolo meramente esemplificativo e contenuto nell'allegato C) del protocollo d'intesa. In concreto poi la descrizione analitica delle opere di compensazione che riguardano il Comune di Pocenⁱa sarà prevista in un documento successivo. ←

Dopo di che il Sindaco cede la parola all'architetto Magro, collaboratore dell'ingegner Debernardi, incaricato in seno al gruppo tecnico della TAV per conto dei Comuni.

L'architetto Magro, in via prelibare precisa che il tavolo di lavoro tecnico è nato su richiesta della Regione e dei Comuni e ha lavorato da un lato con lo spirito di individuare una serie di soluzioni progettuali possibili rispetto a quella inizialmente avanzata da RFI e dall'altro cercando di tenere assieme le esigenze ambientali con quelle funzionali.

Dopo di che procede ad illustrare da un punto di vista strettamente tecnico la soluzione progettuale della TAV.

Zat: Due domande tecniche: in tutti gli studi il GTI ha individuato una serie di possibilità di passaggio della TAV: non si è mai pensato all'individuazione di un percorso alternativo là dove passa l'alta tensione? Di norma sono tratti in cui non ci sono implicazioni urbanistiche.

Magro: Nella viabilità locale si tiene a riferimento il passaggio dell'alta tensione, ma il problema della ferrovia è che ha una rigidità che il sistema stradale non ha.

Zat: Seconda domanda: come è l'altezza del rilevato autostradale rispetto al suolo di campagna??

Magro: RFI poneva un vincolo di 70 cm. Lì però bisognerà vedere punto per punto.

Gigante: Un chiarimento relativo all'alta tensione del treno. Ho un amico che lavora in ferrovia che mi diceva che stanno studiando un modo per consentire il cambio di tensione quando ad esempio si transita nei centri abitati, perché pare che il disturbo provocato dalle onde elettromagnetiche sia notevole.

Magro: Questa è una domanda di dettaglio e si tratta di un argomento specifico che bisognerebbe sottoporre a RFI.

Anzile: Oggi abbiamo la prova che quei pochi Sindaci che a suo tempo avevano chiamato Debernardi (in proposito chiedo all'Architetto Magro di portargli il mio ringraziamento personale) hanno azzeccato: qualche Sindaco, poi, l'ha seguito più da vicino (vedi il Sindaco di Cervignano) e di questo avremo un vantaggio anche noi.

Nel 2004 siamo stati l'unico Comune a presentare ad Autovie Venete una serie di osservazioni e di richieste, che di fatto si sono trasformate in quella che oggi è la soluzione definitiva e cioè che quello che noi chiedevamo quattro anni fa oggi si sta verificando.

L'attività portata avanti allora dal Sindaco di Bagnaria Arsa, che parimente ringrazio, è risultata premiante.

Nella fascia est della bassa friulana invece siamo andati avanti un po' scompaginati: io penso che negli ultimi 10 mesi non si sia lavorato con costanza. Sonogo in più occasioni ha affermato relativamente alla questione della TAV: " Abbiamo trovato le soluzioni per i vostri

Comuni". Io credo invece che si sia "scavato un fosso" seguendo delle politiche familjaristiche, mentre bisognava continuare a seguire l'iter.

Io oggi mi trovo in questa sede davanti a proposte fatte dal sottoscritto e già votate dal Consiglio Comunale come un invitato di pietra. Qualcuno tra i consiglieri qui presenti ha detto: "Se siamo arrivati in questa situazione è colpa del Sindaco che ci ha preceduto". Per questo pur essendo pienamente d'accordo sui contenuti oggi mi trovo come un invitato di pietra e così sarò da questo momento ogni volta che si parlerà di questo tema.

Sindaco: Io vorrei che questa affermazione fosse provata: personalmente non ho fatto alcuna affermazione del genere nei confronti del mio predecessore.
Pregherei perciò il consigliere Anzile di dire quando e chi ha fatto affermazioni del genere.

Anzile: Se quello che l'ha detto si prende il coraggio in mano....., non serve che lo dica io.....

Sindaco: Ringrazio l'architetto Magro per la sua esauriente relazione tecnica: Per quanto riguarda la parte politica come ha riconosciuto il consigliere Anzile sono state accettate in toto le richieste fatte a suo tempo dal Comune di Pocenia e confermate anche recentemente. L'impatto ambientale è chiaro che ci sarà e questo è inevitabile: abbiamo tuttavia chiesto che in tutti i centri abitati anche negli agglomerati sparsi venga realizzato un sistema in retrocamera come spiegava prima l'architetto Magro. Non sono state previste delle misure relativamente alle distanze dalle abitazioni, anche perchè RFI ha dichiarato di essere disponibile ad espropriare comunque le case interessate da maggior disagio: una cosa importante però è che gli indennizzi saranno erogati prima dell'inizio dei lavori.

Anzile: Non so se ridere o bestemmiare (nel senso di arrabbiarmi tanto): qualcuno però mi deve dire perchè le ferrovie fanno fatti il progetto in base alle nostre richieste, mentre Autovie Venete continua ad andare per la propria strada.. Qui lo sapevano tutti e quindi non si capisce come mai uno fa una cosa e uno ne fa un'altra. Qualcosa è successo.

Sindaco: Il CIPE ha dato disposizioni che ferrovie e Autovie Venete si parlassero.
Ad ogni buon conto noi abbiamo ottenuto tutto quello che avevamo chiesto.

Zat: **Per dichiarazione di voto:** Con questa delibera daremo mandato al Sindaco per firmare il protocollo d'Intesa e perciò vorrei distinguere la posizione del consigliere Anzile, che ha precedentemente chiarito per le ragioni di carattere strettamente personale, da quella che la mia posizione sul punto. Nella precedente Amministrazione la minoranza di cui facevo parte aveva dato un contributo sul tema proponendo una serie di emendamenti sul punto portato in Consiglio Comunale, emendamenti che poi sono stati tutti recepiti. Visto che questo protocollo conferma i contenuti del lavoro svolto in precedenza, il mio voto sarà favorevole, anche in relazione alla previsione delle opere di urbanizzazione e compensazione necessarie per il miglior utilizzo dei siti residenziali ed industriali.

Protocollo d'Intesa per la condivisione del tracciato della ferrovia AV/AC del Progetto Prioritario n.6, comunemente detto Corridoio V, nella tratta fra i fiumi Isonzo e Tagliamento.

1. Premesso

che in data 13 ottobre 2006 la Regione, la Provincia di Udine, i comuni di Castions di Strada, Palmanova, Bagnaria Arsa, Porpetto, Gonars, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Aiello del Friuli, Teor, Pocenia, Ronchis, Villa Vicentina, Ruda, Fiumicello, Cervignano hanno sottoscritto un verbale con il quale si sono impegnati a sottoporre alla approvazione dei rispettivi consigli comunali un Protocollo d'intesa¹ con cui le parti firmatarie:

- ritengono congiuntamente

1. che il tracciato della menzionata ferrovia AV/AC, tratta tra Gonars e Villa Vicentina, abbia un impatto ambientale e sociale molto rilevante, che pertanto le indicazioni di tracciato non possano essere accettate e vada conseguentemente sottoposto a modificazioni strutturali attraverso un approfondimento tecnico che veda coinvolta la Regione, la Provincia e i comuni interessati;
2. che anche per la tratta Porpetto fiume Tagliamento vadano individuate azioni, anche rilevanti e senza vincoli economici, di mitigazione dell'impatto ambientale e sociale nonché di migliore armonizzazione con il contesto infrastrutturale ed urbanistico ivi inclusa la politica di tutte le infrastrutture dell'intera bassa friulana;
3. che sia conseguentemente necessario che i firmatari del presente protocollo attivino con tempestività ogni azione politica e di approfondimento tecnico allo scopo di individuare opzioni alternative alle proposte progettuali già depositate da RFI;
4. che tali soluzioni alternative dovranno essere coerenti con la 1692/96 e la 884/2004, in grado di porre rimedio ai difetti strutturali del progetto preliminare di RFI nonché di assicurare un adeguato inserimento dell'opera nel contesto urbanistico, infrastrutturale e paesaggistico del territorio della bassa friulana.

¹ Il Protocollo e il verbale sono allegati al presente Protocollo d'intesa.

- **convengono infine**

- a) che sulla base di quanto esposto in precedenza sia utile allestire un gruppo tecnico di lavoro (GTI) Regione, Provincia, comuni allo scopo di individuare le soluzioni progettuali alternative al preliminare di RFI;
- b) che il GTI sia composto dall'assessore regionale ai trasporti che convoca il Gruppo, con cadenze concordate con i sindaci e almeno una volta al mese, dal presidente della Provincia, dai sindaci firmatari;
- c) che il GTI debba essere assistito da tecnici esperti in materia ferroviaria indicati da Regione, Provincia, comuni;
- d) che il gruppo tecnico avrà a disposizione un congruo tempo di lavoro per il buon espletamento dell'incarico;
- e) che i tecnici indicati congiuntamente dai comuni firmatari, nel numero massimo di due, saranno pagati dalla Regione per un importo massimo di euro quindicimila ciascuno (più IVA);
- f) che le risultanze del lavoro del GTI saranno messe a disposizione del pubblico;
- g) che la Regione metterà a disposizione del GTI tutti i documenti e le informazioni afferenti il Progetto Prioritario n. 6 e in suo possesso ivi inclusi i documenti riguardanti i rapporti costi benefici.

2. Premesso

- che il Gruppo Tecnico di Istruttoria (GTI) indicato nel Protocollo d'intesa del 13 ottobre 2006 è stato effettivamente istituito e ha svolto una intensa attività con nove riunioni plenarie;
- che il GTI è stato assistito da quattro tecnici incaricati dalla Regione a proprie spese;
- che dei quattro tecnici l'ingegner Fabio Santorini è stato indicato dalla Regione, l'ingegner Fiorella Honsell dalla Provincia di Udine mentre gli ingegneri Stefano Gori e Andrea Debernardi sono stati indicati dai comuni;
- che, come è stato loro chiesto dal GTI, i tecnici hanno studiato il maggior numero di alternative al progetto di RFI con lo scopo di provvedere non solo alla ricerca di soluzioni migliori di quelle proposte dalla società ferroviaria ma anche di comparare fra di loro le ipotesi alternative con l'intento di consentire a Regione ed enti locali di scegliere il tracciato ritenuto socialmente, ambientalmente e paesaggisticamente meno impattante pur conservando le specifiche di una infrastruttura AV/AC;
- che i tecnici hanno operato con efficacia a sostegno del GTI con una intensa attività di supporto dei sindaci incontrando le amministrazioni e i cittadini nonché con sopralluoghi in sito;

- che la pluralità delle opinioni dei quattro tecnici ha consentito di prendere in esame ogni ipotesi di alternativa alle soluzioni progettuali proposte da RFI e pertanto di sottoporre agli amministratori pubblici un più completo quadro di opzioni.

3. Premesso

- che fin dalla prima riunione il GTI ha ritenuto di coinvolgere nell'istruttoria, ed includere nel proprio seno, anche i Comuni di Torviscosa e di San Giorgio di Nogaro in quanto potenzialmente interessati alla individuazione di un tracciato della ferrovia AV/AC alternativo a quello di RFI;
- che i due comuni hanno effettivamente partecipato ai lavori del GTI al pari degli altri contribuendo all'esito finale;

4. Premesso

- che il GTI ha individuato un tracciato della ferrovia AV/AC Venezia Ronchi Sud alternativo a quello proposto da RFI nel 2006, che ciò implica che comuni originariamente interessati alla localizzazione dell'infrastruttura non lo siano più poiché il loro territorio non viene più coinvolto e che, viceversa, comuni originariamente non interessati alla ferrovia dal progetto RFI del 2006 lo siano ora sulla base delle nuove proposte del GTI;
- che i comuni ora interessati alla costruenda ferrovia sulla base delle proposte del GTI risultano essere: Bagnaria Arsa, Castions di Strada, Cervignano del Friuli, Fiumicello, Gonars, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pocenia, Porpetto, Ronchis, Ruda, San Giorgio di Nogaro, Teor, Torviscosa, Villa Vicentina;
- che la Provincia di Udine è oggetto di gestione commissariale a seguito dello scioglimento del Consiglio Provinciale e che pertanto non è in grado di partecipare alla sottoscrizione di atti politicamente rilevanti come il presente protocollo;
- che le parti firmatarie del presente atto (di seguito in breve definite come "Le parti") sono la Regione e i comuni di: Bagnaria Arsa, Castions di Strada, Cervignano del Friuli, Fiumicello, Gonars, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pocenia, Porpetto, Ronchis, Ruda, San Giorgio di Nogaro, Teor, Torviscosa, Villa Vicentina;

5. Premesso

- che i comuni di Muzzana del Turgnano, Pocenia, Teor, chiedono che la sezione della ferrovia che li interessa, in aderenza alla Autostrada A 4, possa essere collocata leggermente più a nord traslando il complesso ferrovia/autostrada con l'intento di minimizzare l'impatto infrastrutturale sul sistema degli insediamenti civili e produttivi;
- che da approfondimenti compiuti e contatti con RFI risulta essere già presente una esigenza di tale genere, indipendentemente dalla richiesta dei comuni di cui al punto precedente, allo scopo di armonizzare i tracciati di ferrovia ed autostrada;

- che la delibera n.13 di data 18 marzo 2005 con la quale il CIPE approva il progetto preliminare della terza corsia della A 4 fra Quarto d'Altino e Villesse prescrive fra l'altro che il progetto definitivo deve "Garantire l'armonizzazione dell'opera con la linea ferroviaria AV/AC, tratta Venezia-Ronchi dei Legionari, al fine di ottimizzare le interferenze tra le due opere, con particolare attenzione alla realizzazione dei sovrappassi e dei sottopassi ed alle opere di mitigazione e compensazione";
- che RFI è pertanto nella condizione di subordinare la approvazione del progetto definitivo della terza corsia della A 4 alla effettiva avvenuta armonizzazione del progetto della infrastruttura autostradale al progetto della ferrovia AV/AC del Progetto Prioritario n.6;
- che RFI ha confermato di essere effettivamente intenzionata ad avvalersi delle prerogative assegnate dalla delibera CIPE ovvero di chiedere una leggera modifica del tracciato della terza corsia della A 4 nella tratta ricadente nei comuni di Muzzana del Turignano, Pocenìa, Teor;
- che sulla base di quanto sopra la richiesta di traslazione avanzata dai comuni non costituisce motivo di ritardo nella esecuzione delle opere della terza corsia né nella tempistica di approvazione del progetto definitivo;
- che la sezione della A4 di cui trattasi al presente punto 5. non sarà comunque fra le prime ad essere cantierate;

6. Premesso

- che in data 9 settembre 2004 la Regione e i comuni del Monfalconese hanno sottoscritto un protocollo di intesa con il quale condividono soluzioni progettuali alternative a quelle contenute nel progetto preliminare di RFI per la tratta della ferrovia AV/AC Ronchi Sud-Trieste ossia dal fiume Isonzo verso il confine di Stato;
- che mentre era in corso l'attività del GTI il Governo italiano e quello Sloveno, in data 17 luglio 2007, hanno sottoscritto l'accordo con il quale condividono il tracciato della tratta comune italo-slovena Trieste-Divaca;
- che tale accordo è l'esito del lavoro di progettazione transfrontaliera comune svolto nell'ambito del progetto denominato "CROSS V" di cui la Regione è lead partner e che è finanziato da Interreg III Italia Slovenia;
- che in data 19 dicembre 2007 la Commissione Europea ha finanziato la progettazione della tratta transfrontaliera Trieste-Divaca con un somma di 50,70 milioni di euro;
- che nella medesima data la Commissione ha inoltre finanziato la progettazione della tratta Ronchi sud-Trieste, cioè dal fiume Isonzo fino alla tratta Trieste-Divaca, con una somma di 24 milioni di euro;
- che in data 19 dicembre 2007 si è insediata e ha cominciato ad operare la Conferenza Intergovernativa Italia Slovenia che ha lo scopo di redigere il trattato che disciplinerà la effettiva progettazione, costruzione e gestione della tratta comune Trieste-Divaca anche con la istituzione di un GEIE.

LE PARTI CONCORDANO

- a) che il nuovo tracciato della ferrovia AV/AC del Progetto Prioritario n.6 debba essere quello indicato dalle conclusioni del lavoro del GTI e rappresentato dalla cartografia di seguito allegata (Allegato A) che costituisce parte integrante della presente intesa;
- b) che risultino di conseguenza ridondanti, pertanto ambientalmente e paesaggisticamente indesiderabili, le opere ferroviarie indicate dalla cartografia di seguito allegata (Allegato B) che costituisce parte integrante della presente intesa;
- c) che il nuovo progetto preliminare che RFI dovrà depositare allo scopo di ottenere dalla Regione il parere favorevole alla localizzazione delle opere dovrà prevedere le nuove opere ferroviarie in conformità all'Allegato A e lo smantellamento delle opere ridondanti indicate nell'Allegato B;
- d) che la Regione debba esprimere il suo parere di Valutazione di Impatto Ambientale sul progetto preliminare di cui al punto c) prescrivendo che fra gli oneri del preliminare compaiano anche quelli del citato smantellamento di modo tale che non appena la nuova infrastruttura sia entrata in esercizio RFI debba dare seguito allo smantellamento della vecchia;
- e) che il progetto preliminare di cui al punto c) debba includere opere e accorgimenti di mitigazione ambientale sulla base di quanto indicato nell'Allegato C che costituisce parte integrante della presente intesa;
- f) che la sezione ferroviaria in affiancamento dell'Autostrada A 4, che include i comuni di Muzzana del Turgnano, Pocenia e Teor, debba essere localizzata leggermente più a nord di quanto sarebbe consentito da un pur stretto affiancamento con il progetto di terza corsia già approvato dal CIPE;
- g) che per le finalità di cui alla lettera precedente sia necessario avvalersi delle facoltà di "armonizzazione" citate al "5. Premesso" ovvero che RFI debba richiedere l'armonizzazione del progetto definitivo della terza corsia della A 4 al progetto preliminare della ferrovia AV/AC Venezia Ronchi Sud per la sezione inclusa nel territorio dei comuni di Muzzana del Turgnano, Pocenia e Teor;
- h) che le opere ferroviarie del Progetto Prioritario n.6 costituiscano una modificazione strutturale dell'assetto territoriale della Bassa friulana e che in tale ambito sia necessario ripensare l'organizzazione delle infrastrutture viarie con la costruzione di un nuovo sistema stradale, ivi incluse le opere accessorie, rappresentato in sintesi schematica dalla cartografia di seguito allegata (Allegato D) che costituisce parte integrante della presente intesa;
- i) che la congiunzione del nuovo sistema stradale di cui all'Allegato D con le opere del casello autostradale di Ronchis verrà definita con un tavolo tecnico al quale prenderanno parte la Regione, i comuni effettivamente interessati alla localizzazione delle opere ed Autovie Venete;
- j) che la Regione abbia già positivamente agito mettendo a disposizione risorse consistenti per un parziale finanziamento del sistema stradale di cui al punto precedente;
- k) che la Regione debba completare il finanziamento dell'intero programma di opere stradali indicate al punto h) entro l'anno 2012;

- l) che il progetto preliminare della nuova ferrovia AV/AC, redatto da RFI in conformità alla presente intesa, sarà esaminato, prima del deposito, dal GTI allo scopo di verificare la effettiva corrispondenza con quanto qui concordato;
- m) che anche il progetto definitivo della nuova ferrovia AV/AC sarà esaminato dal GTI prima del deposito con le finalità e lo spirito di cui al punto precedente;
- n) le opere d'arte dell'infrastruttura dell'intera tratta tra i fiumi Tagliamento e Isonzo, ivi incluse quelle che scavalcano i corsi d'acqua, debbano avere le caratteristiche della migliore qualità architettonica allo scopo di contribuire anche per questo aspetto alla minimizzazione dell'impatto ambientale e paesaggistico;
- o) che per le finalità di cui al punto precedente, peraltro oggetto di prescrizione CIPE come da deliberazione n. 13 del 18 marzo 2005, RFI provvederà a sottoporre al GTI, prima di depositare il progetto definitivo, i bozzetti di più opzioni architettoniche per la scelta della soluzione progettuale preferibile;
- p) che la Regione si assumerà gli oneri dell'incarico professionale ai quattro tecnici indicati rispettivamente da Regione, Provincia e Comuni per l'assistenza al GTI nello svolgimento delle attività previste ai punti k) e l) nonché per l'assistenza ai lavori;
- q) che RFI debba provvedere alla effettuazione degli espropri delle aree per la costruzione delle proprie infrastrutture evitando di lasciare inespliciti piccoli relitti di particella che non risultino utilizzabili;
- r) che RFI debba provvedere alla costruzione delle proprie infrastrutture espropriando anche gli edifici che pur non risultando di ostacolo al passaggio della linea ferrata siano tuttavia difficilmente abitabili causa la eccessiva prossimità con i binari e i treni che vi transitano;
- s) che vadano adottate le misure di carattere urbanistico, anche ricorrendo se del caso a speciali norme di legge della Regione, per favorire il reperimento di suoli edificabili da adibire alla costruzione di edifici sostitutivi di quelli che dovessero essere espropriati;
- t) che un anno prima della cantierizzazione delle opere della ferrovia AV/AC vada avviata a cura dell'ARPA del FVG una campagna di monitoraggio dell'inquinamento, anche acustico, lungo il tracciato della futura ferrovia AV/AC allo scopo di poter successivamente misurare eventuali variazioni intervenute a seguito dell'entrata in esercizio della nuova ferrovia;
- u) che il GTI assistito dai quattro tecnici dovrà riprendere la sua operatività dopo la ratifica del presente protocollo da parte dei consigli comunali allo scopo di definire nel dettaglio, comune per comune, tutte le misure di mitigazione ambientale e paesaggistica nonché le opere indicate a titolo esemplificativo nell'allegato C);
- v) che la Regione debba svolgere una azione di informazione diffusa sui contenuti tecnici, politici ed amministrativi del presente protocollo allo scopo di assicurare ai cittadini una adeguata conoscenza delle politiche che qui vengono convenute;
- w) i sindaci si impegnano a sottoporre il presente protocollo all'approvazione del consiglio comunale entro il mese di giugno del corrente anno;

- x) la Regione dal canto suo, vista la presente intesa ed in particolare il punto h), opererà affinché si addivenga all'accantonamento del progetto affidato alla Provincia di Udine di costruzione una complanare stradale in affiancamento alla A 4 nei comuni di Ronchis, Teor, Palazzolo dello Stella e Muzzana.

Cervignano, 4 febbraio 2008.

Per la Regione Friuli Venezia Giulia	l'ass. Lodovico Sonego
Per il Comune di Bagnaria Arsa	Il sindaco
Per il Comune di Castions di Strada	Il sindaco
Per il Comune di Cervignano del Friuli	Il sindaco
Per il Comune di Fiumicello	Il sindaco
Per il Comune di Gonars	Il sindaco
Per il Comune di Muzzana del Turgnano	Il sindaco
Per il Comune di Palazzolo dello Stella	Il sindaco
Per il Comune di Palmanova	Il sindaco
Per il Comune di Pocenia	Il sindaco
Per il Comune di Porpetto	Il sindaco
Per il Comune di Ronchi	Il sindaco
Per il Comune di Ruda	Il sindaco
Per il Comune di San Giorgio di Nogaro	Il sindaco
Per il Comune di Teor	Il sindaco
Per il Comune di Torviscosa	Il sindaco
Per il Comune di Villa Vicentina	Il Sindaco

Protocollo d'Intesa per la condivisione del tracciato della ferrovia AV/AC del Progetto Prioritario n.6, comunemente detto Corridoio V, nella tratta fra i fiumi Isonzo e Tagliamento.

ALLEGATO C

Le parti firmatarie convengono che il progetto preliminare di RFI debba prevedere un programma di azioni di mitigazione ambientale, paesaggistica e sociale allo scopo del migliore inserimento della ferrovia AV/AC nel contesto territoriale. Il programma dovrà prevedere misure che permettano la insonorizzazione, lungo l'intera tratta qui presa in considerazione, delle abitazioni agglomerate o sparse. Dovrà prevedere inoltre, specificamente e ovunque ciò non sia impedito dall'urbanizzazione o da altre comprovate ragioni tecniche, la mascheratura dell'intera tratta ferroviaria con arginelli declinanti verso l'esterno dell'opera ferroviaria e alberati con essenze in grado di nascondere in ogni stagione l'infrastruttura e lo stesso passaggio dei treni. Il progetto preliminare includerà altresì la mascheratura delle opere d'arte ove ciò sia possibile e desiderabile. Esempi delle mascherature sono indicati nei disegni denominati Sub Allegato C.

Il programma includerà altresì tutte le opere necessarie alla armonizzazione delle nuove infrastrutture con il sistema infrastrutturale esistente attraverso la realizzazione, sempre a carico di RFI, delle opere (ad esempio sottopassi o sovrappassi) necessarie a garantire la continuazione della fruibilità delle infrastrutture già presenti sul territorio nonché, in genere, la fruibilità del territorio anche per scopi agricoli.

Il programma fin qui indicato sarà oggetto di prescrizione da parte della Regione nell'ambito della pronuncia della Regione stessa in sede di VIA nazionale.

A puro titolo esemplificativo vengono di seguito indicate alcune misure da inserirsi nel programma e riguardanti soltanto il territorio del Comune di Cervignano del Friuli. Lo stesso standard di interventi, eccezion fatta per la velocità di esercizio, andrà esteso a tutto il territorio compreso fra i fiumi Tagliamento e Isonzo allo scopo di minimizzare l'impatto ambientale, paesaggistico e sociale in ciascuno dei comuni compresi fra Isonzo e Tagliamento ed interessati alla linea AV/AC.

Tratta in Comune di Cervignano.

- La velocità massima dei treni passeggeri sarà non superiore a 200 km/h;
- sarà prevista la realizzazione di un tunnel trasparente nel viadotto al fine di eliminare le emissioni sonore;
- sarà prevista la realizzazione di barriere antirumore trasparenti nell'impianto di stazione;
- saranno previsti seri interventi di mitigazione delle sollecitazioni verticali (vibrazioni) nei tratti urbani;

- sarà prevista la costruzione di un viadotto a Scodovacca per permettere il mantenimento della strada a livello di campagna o leggermente sotto il piano ed evitare di tagliare in due l'abitato;
- sarà prevista l'eliminazione del cavalcavia sulla statale 14 a seguito dell'innalzamento del piano ferroviario.

Letto, confermato e sottoscritto,

Il Sindaco
f.to Bernardis Danilo

Il Segretario
f.to dott.ssa Anna Dazzan

ATTESTAZIONE DI INIZIO PUBBLICAZIONE

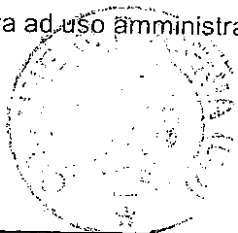
Si attesta che la presente deliberazione oggi 04/02/2008 viene affissa all'Albo pretorio, ove vi rimarrà a tutto il 19/02/2008 .

Li 04/02/2008

Il Responsabile della Pubblicazione
f.to - Gianfranco Saccomano

Copia conforme all'originale, in carta libera ad uso amministrativo.

Li 04/02/2008



Il Segretario Comunale
- dott.ssa Anna Dazzan -

ATTESTATO DI AVVENUTA PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione è stata affissa all'albo pretorio per 15 giorni consecutivi dal al e contro la stessa non sono pervenuti reclami e denunce.

Li

Il Responsabile della Pubblicazione
f.to

ATTESTATO DI ESECUTIVITA'

Provvedimento esecutivo dal 31/01/2008

[] Art. 1, comma 15, della L.R. 11.12.2003, n. 21.

[x] Art. 1, comma 19, della L.R. 11.12.2003, n. 21.

Il Responsabile dell'esecutività
f.to - Gianfranco Saccomano



Comune di Pocenia

Provincia di Udine

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Registro delibere di Consiglio COPIA N. 2

OGGETTO : Autorizzazione al Sindaco a siglare la Preintesa di Protocollo relativo al trasporto di alta velocità (TAV).

L'anno 2008 il giorno 31 del mese di GENNAIO alle ore 12.20, nella sala Consiliare, in seguito a convocazione disposta con invito scritto e relativo ordine del giorno notificato ai singoli Componenti il 28.01.2008 si è riunito il consiglio, in sessione urgente, in seduta pubblica, di prima convocazione

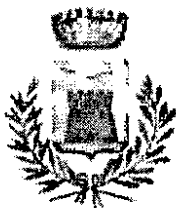
Risultano:

		Presente/Assente
Bernardis Danilo	Sindaco	Presente
Driusso Giacomo	Consigliere	Presente
Gigante Luca	Consigliere	Presente
Meazzo Sergio	Consigliere	Presente
Furlan Debora	Consigliere	Presente
Madinelli Dario	Capogruppo	Presente
Cargnello Silvano	Consigliere	Presente
Galassi Francesca	Consigliere	Presente
Anzile Sergio	Capogruppo	Presente
Zat Marino	Consigliere	Presente
Fanton Giuliano	Consigliere	Assente
Burato Luca	Consigliere	Assente
Romano Massimo	Consigliere	Assente

Assiste il Segretario Comunale dott.ssa Anna Dazzan

Constatato il numero legale degli intervenuti assume la presidenza il sig. Bernardis Danilo nella qualità di Sindaco ed espone gli oggetti iscritti all'ordine del giorno e su questi il Consiglio adotta la seguente deliberazione:

COPIA



Deliberazione n° 11
in data 11/02/2013
(Ascot)

COMUNE DI PORPETTO
PROVINCIA DI UDINE

Verbale di Deliberazione della Giunta Comunale

Oggetto:

Approvazione documento dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.1" dell'ing. A Debernardi.

L'anno **duemilatredici**, addì **undici** del mese di **febbraio** alle ore 22,00 nella Residenza Municipale, in seguito a convocazione del Sindaco, si è riunita la Giunta Comunale.

Eseguito l'appello, risultano presenti i Signori:

1	Pietro Dri	Sindaco
2	Giacomo Crismale	Vicesindaco
3	Francesco Dri	Assessore
4	Lino Turolo	Assessore
5	Virginio Bragagnini	Assessore

Presenti	Assenti
*	
*	
*	
*	*
*	
4	1

Assiste alla seduta il Segretario Comunale dott. **Maria Grazia Lisi**.

Il Sig. **Prof. Pietro Dri** nella sua qualità di Sindaco assume la presidenza e, riconosciuta legale l'adunanza dichiara aperta la seduta.

Pone quindi in discussione l'argomento indicato in oggetto.

OGGETTO: Approvazione documento dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.1" dell'ing. A. Debernardi.

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

VISTA l'istanza della "Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna" di Trieste, prot. n. 22598 del 27.06.2012 e pervenuta a questo Ente in data 28.06.2012, relativa alla richiesta di parere sul progetto preliminare "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste";

RICORDATO che con la deliberazione della Giunta comunale n. 74 del 18.07.2012 venivano manifestate sul progetto preliminare "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste" le seguenti osservazioni:

1. *"come individuato nella "Carta delle aree e della viabilità di cantiere (3/6)" di cui all'Elaborato nr. 60, nella zona prospiciente al "Bosco della Sgobitta", bosco planiziale di pregio naturalistico e storico, è prevista la creazione di una vasta area di stoccaggio (41.500 m²): si segnala la pericolosità che potrebbe derivare dallo smaltimento dei materiali di cantiere sia per quanto riguarda la vegetazione circostante, sia in relazione alle possibili infiltrazioni nel terreno, nei fossi e nei canali ivi presenti;*
2. *nel Progetto Preliminare dell'opera, nella sezione relativa allo "Studio di impatto ambientale" - Quadro di riferimento ambientale - "Rendering di inserimento ambientale", è stato sviluppato solo un elaborato grafico interessate il territorio di Porpetto, per la complessità e vastità dell'opera detto sviluppo, a parere, risulta insufficiente e inadeguato per valutare in maniera esaustiva l'impatto ambientale dell'intero intervento "post-operam";*
3. *nel Progetto presentato, non si è osservata alcuna indicazione relativamente alla predisposizione di scatolari (attraversamenti) nelle tratte in rilevato per il passaggio della fauna locale e a salvaguardia della stessa;*
4. *la presenza di appositi bacini di lagunaggio determina la possibile formazione di aree stagnanti, al fine di prevenire ed evitare problematiche di tipo sanitario; è auspicabile, ma dalla lettura del progetto non è emerso, che detti bacini siano collegati, sempre nel rispetto della normativa di settore vigente, rispetto della normativa di settore vigente, alla rete idrica esistente garantendo così il riciclo delle acque ed evitando di fatto il fenomeno del ristagno;*
5. *il progetto "Variante SP 80" è in fase avanzata di elaborazione, la Giunta Regionale, con propria deliberazione n. 2638 del 16/12/2010, lo ha dichiarato di interesse strategico, si riscontra che la tratta in rilevato prevista dal Km. 24+300 al Km. 27+300-, non è compatibile con il progetto della variante di cui sopra. La progettazione di un viadotto al posto del rilevato, di fatto, renderebbe possibile e attuabile la realizzazione congiunta di entrambi i progetti infrastrutturali.
La soluzione su viadotto si ritiene risolverebbe anche altri aspetti sensibili sul territorio comunale oggetto di attraversamento, quali:
a) *il libero attraversamento dello stesso da parte della fauna locale, si reputa quella prevista, insufficiente e non adatta;*
b) *non dividere "in maniera troppo netta" le aree agricole interessate dal passaggio della nuova linea AV/AC;*
c) *evitare l'interruzione della strada campestre al km. 26+539,900, così come da Vs. elaborato nr. 17 (file:L34600R13P51F0001007A.dwg) dei "Progetto Preliminare", rendendo meno toccante il disagio viario agli agricoltori, e garantendo il mantenimento dell'attuale stato dei luoghi;
Il nuovo viadotto comunque dovrà avere un'attenzione particolare per le falde acquifere presenti nonché essere oggetto di studio di mitigazione ambientale;**
6. *Preso atto degli studi riguardanti gli interventi di mitigazione acustica ed ambientale, appare necessario sottolineare la delicatezza di detti studi al fine di salvaguardare la salute dei cittadini ed il territorio comunale, si rileva da quanto si è potuto esaminare, che le opere a verde predisposte per mitigare e mascherare, la nuova linea AV/AC Venezia Trieste, sono troppo esigue, e non soddisfano i requisiti minimi "visivi" di mascheramento e mitigazione dell'opera da realizzare.*

VISTO il documento avente ad oggetto "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.1" predisposte dall'ing. Andrea DEBERNARDI di Osnago (LC) ed assunto a prot. Com.le nr. 506 del 25.01.2013;

DATO ATTO che il presente provvedimento non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente e che, pertanto, non è necessario il parere contabile di cui al novellato art. 49 del D. Lgs. 267/2000 e successive modifiche ed integrazioni;

SI PROPONE

1. di far proprio ed approvare il documento avente ad oggetto "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.1" predisposto dell'ing. Andrea DEBERNARDI di Osnago (LC);
2. di ribadire le osservazioni al progetto preliminare "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste", come in proposta e già approvate con deliberazione della Giunta comunale n. 74 del 18.07.2012;

Si esprime parere favorevole in merito alla regolarità tecnica art. 49 D.Lgs. n. 267 del 18/08/2000 e s. m. e i..

Il Responsabile dell'Area Tecnica e del Territorio
(per. ind. Giuseppe DRI)

LA GIUNTA COMUNALE

VISTO il documento avente ad oggetto "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.1" predisposto dell'ing. Andrea DEBERNARDI di Osnago (LC) e agli atti della sopra riportata proposta;

RIBADITE le osservazioni al progetto preliminare "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste", già approvate con deliberazione della Giunta comunale n. 74 del 18.07.2012 e in proposta ritrascritte;

Con voti unanimi favorevoli resi ed accertati nei modi e forme di Legge

DELIBERA

1. di fare proprio ed approvare il documento dell'ing. Andrea Debernardi, dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.1", nel quale sono riportati i risultati del lavoro di valutazione dell'ing. Debernardi sul progetto in questione, per conto dell'Assemblea Permanente dei Sindaci;
2. di ribadire le osservazioni sul progetto di cui al punto precedente, già enunciate nella delibera n. 74 del 18.07.2012, tutte trascritte nella sopra riportata proposta;
3. di inviare, per il tramite del Comune di Bagnaria Arsa, comune capofila della predetta assemblea, la presente deliberazione alla Direzione Generale per le valutazioni ambientali – Divisione II sistemi di Valutazione Ambientale in via Cristoforo Colombo n. 44 00147 Roma e alla Regione FVG - Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna – Servizio Valutazione Impatto Ambientale, via Giulia, 75/1 – 34126 Trieste.
4. di attribuire il prosieguo del procedimento, con particolare riguardo al punto precedente al T.P.O. responsabile dell'Area Tecnica e del Territorio;
5. di dichiarare, ad unanimità di voti resi con separata votazione, il presente atto immediatamente esecutivo, ai sensi dell'art. 1, comma 19 della L.R. 21/2003 e s.m. e i.

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto come segue.

IL SINDACO
Fto Prof. Pietro Dri

IL SEGRETARIO COMUNALE
Fto dott. Maria Grazia Lisi

PUBBLICAZIONE E COMUNICAZIONI

SI ATTESTA

⇒ CHE la presente deliberazione:

- E' stata affissa in copia all'Albo Pretorio il 14/02/2013 e vi rimarrà per quindici giorni consecutivi fino al 29/02/2013 (art. 1, comma 15 / 19, L.R. 21/03 e succ. mod.).
- E' stata comunicata ai signori capigruppo consiliari ai sensi dell'art. 1, comma 16, L.R. 21/03 e succ. mod. .

Data 14/02/2013

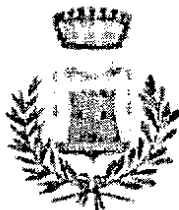
L'impiegato responsabile
Fto Laura Mauro

Copia conforme all'originale in carta libera per uso amministrativo.

Li,

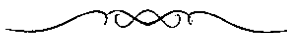
L'INCARICATO

COPIA



Deliberazione n° 74
in data 18/07/2012
(Ascot 255)

COMUNE DI PORPETTO
PROVINCIA DI UDINE



Verbale di Deliberazione della Giunta Comunale

Oggetto:

Parere su progetto preliminare "nuova linea AV/AC Venezia-Trieste".

L'anno **duemiladodici**, addì **diciotto** del mese di **luglio** alle ore 19.30 nella Residenza Municipale, in seguito a convocazione del Sindaco, si è riunita la Giunta Comunale.

Eseguito l'appello, risultano presenti i Signori:

- | | | |
|---|---------------------|-------------|
| 1 | Pietro Dri | Sindaco |
| 2 | Giacomo Crismale | Vicesindaco |
| 3 | Francesco Dri | Assessore |
| 4 | Lino Turolo | Assessore |
| 5 | Virginio Bragagnini | Assessore |

Presenti	Assenti
*	
*	
*	
*	
*	
5	0

Assiste alla seduta il Segretario Comunale dott. **Maria Grazia Lisi**.

Il Sig. **Pietro Dri** nella sua qualità di Sindaco assume la presidenza e, riconosciuta legale l'adunanza dichiara aperta la seduta.

Pone quindi in discussione l'argomento indicato in oggetto.

OGGETTO: Parere progetto preliminare "nuova linea AV/AC Venezia-Trieste"

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

Vista l'istanza della "Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna" di Trieste, prot. n. 22598 del 27.06.2012 e pervenuta a questo Ente in data 28.06.2012, relativa alla richiesta di parere sul progetto preliminare "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste";

Dato atto che a tale richiesta bisogna esprimere il parere entro trenta giorni dal ricevimento ai sensi della L.R. 43/1990;

Visto il parere già espresso da questo Ente in data 19.03.2011 prot. n. 1937 e trasmesso alla "Direzione centrale ambiente e lavori pubblici - Servizio Valutazione Impatto Ambientale";

RICORDATO, altresì le interferenze rilevate nel progetto preliminare, segnalate con nota prot. n. 1936 del 19.03.2011 alla "Italfer S.p.a." e p.c. all'Assessore Regionale alla Infrastrutture, Mobilità, Pianificazione territoriale e Lavori Pubblici anche talune;

SI PROPONE

1 - di esaminare la documentazione trasmessa dalla "Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna" di Trieste, prot. n. 22598 del 27.06.2012;

2 - di esprimere il parere sul progetto preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" relativamente alle aree interessate all'intervento sotto l'aspetto ambientale;

Si esprime parere favorevole in merito alla regolarità tecnica art. 49 D.Lgs. n. 267 del 18/08/2000.

Il Responsabile dell'Area Tecnica e del Territorio
(per. ind. Giuseppe DRI)

LA GIUNTA COMUNALE

VISTA la richiesta della "Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna" di Trieste, relativa alla richiesta di parere sul progetto preliminare "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste", agli atti della soprariportata proposta;

CONDIVISI, in linea di massima i contenuti del parere del 19.03.2011 prot. n. 1937 e le segnalazioni di interferenze che hanno formato oggetto della nota prot. n. 1936 del 19.03.2011

UDITO IL SINDACO che dopo aver informato che

il 6 marzo 2012 i Comuni di Bagnaria Arsa, Carlino, Castions di Strada, Cervignano del Friuli, Gonars, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pordenone, Porpetto, Ronchis, Ruda, San Giorgio di Nogaro, Teor, Torviscosa, Villa Vicentina, Fiumicello hanno convenuto di costituire una Assemblea Permanente dei Sindaci, a seguito dell'invio del documento integrativo allo studio di VIA relativo al progetto preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" (dicembre 2010) da parte della Regione- Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche della Montagna;

all'Assemblea, benché non tenuti ad esprimere un parere sul documento integrativo al VIA hanno successivamente aderito alla proposta di far parte dell'Assemblea medesima anche i Comuni di Santa Maria la Longa, Pozzuolo del Friuli, Pavia di Udine, Precenico, Latisana;

che in data 27 giugno 2012, i Comuni di cui innanzi hanno unitariamente condiviso le considerazioni e circostanze a seguire riportate:

1. *"Per la tratta Mestre-Portogruaro, lo studio di "VIA" è relativo al progetto del tracciato "litoraneo" così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, benché sia in atto da mesi un confronto tra i Comuni interessati e il Commissario Straordinario Mainardi.*

Il Commissario ha registrato il dissenso quasi unanime dei Comuni interessati nei confronti del tracciato "litoraneo" e ha presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, attualmente al vaglio dei Comuni stessi, che prevede un tracciato del tutto diverso, affiancato alla linea storica.

Questo mutamento di scenario non può non avere conseguenze dirette anche sulla tratta friulana, in particolare per quanto riguarda il tracciato previsto tra Ronchis e Torviscosa e la scelta progettuale del 2010 di affiancare le infrastrutture ferroviarie all'Autostrada A4.

Il problema dell'innesto tra i due rami, e l'eventuale disomogeneità delle caratteristiche tecniche del tracciato, sono a questo punto ineludibili, e dovranno essere oggetto di una valutazione seria e circostanziata da parte dei Sindaci dei Comuni friulani per l'eventuale individuazione di

un'alternativa di tracciato compatibile con lo scenario che si sta delineando in Veneto e che dovrà tenere conto di tutte le possibili fasi di ammodernamento e di potenziamento della linea storica.

Si evidenzia inoltre come in territorio di Ronchis il tracciato proposto nel progetto preliminare RFI del 2010 insista su di un corridoio che appare ormai compromesso dalla realizzazione del nuovo casello autostradale.

2. Nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico-Adriatico", il quale, entrando in Italia dal valico di Tarvisio e ricalcando la cosiddetta "Pontebbana" fino a Udine, proseguirà a sud in direzione di Palmanova e di Cervignano scalo, per connettersi alla linea Trieste-Venezia.

Tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano-Udine e della connessione con la nuova linea Trieste-Venezia.

La valutazione che l'Assemblea dei Sindaci opererà in accordo con il professionista dovrà quindi essere fatta sulla tratta Cervignano-Palmanova-Udine e non solo sulla interconnessione con la Trieste-Venezia e l'ingresso allo scalo merci di Cervignano.

In merito a quest'ultimo punto, le Amministrazioni Comunali di Torviscosa, Bagnaria Arsa, Gonars e Palmanova esprimono un forte dissenso sulla soluzione progettuale contenuta nel progetto RFI del 2010, in particolare per quanto riguarda il "lunotto" di collegamento tra lo scalo e la connessione prevista sul sedime della dismessa linea San Giorgio di Nogaro-Palmanova."

VISTI i contenuti delle osservazioni manifestate, con nota del 19.03.2011 prot. n. 1937, alla Regione F.V.G. sul progetto preliminare dell'intervento in oggetto;

Con voti unanimi favorevoli resi nei modi e forme di legge;

DELIBERA

A) di manifestare sul progetto preliminare "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste in qualità di Amministrazione comunale portatrice di interessi, le seguenti osservazioni:

1. come individuato nella "Carta delle aree e della viabilità di cantiere (3/6)" di cui all'Elaborato nr. 60, nella zona prospiciente al "Bosco della Sgobitta", bosco planiziale di pregio naturalistico e storico, è prevista la creazione di una vasta area di stoccaggio (41.500 m²): si segnala la pericolosità che potrebbe derivare dallo smaltimento dei materiali di cantiere sia per quanto riguarda la vegetazione circostante, sia in relazione alle possibili infiltrazioni nel terreno, nei fossi e nei canali ivi presenti;
2. nel Progetto Preliminare dell'opera, nella sezione relativa allo "Studio di impatto ambientale" - Quadro di riferimento ambientale - "Rendering di inserimento ambientale", è stato sviluppato solo un elaborato grafico interessate il territorio di Porpetto, per la complessità e vastità dell'opera detto sviluppo, a parere, risulta insufficiente e inadeguato per valutare in maniera esaustiva l'impatto ambientale dell'intero intervento "post-operam";
3. nel Progetto presentato, non si è osservata alcuna indicazione relativamente alla predisposizione di scolorari (attraversamenti) nelle tratte in rilevato per il passaggio della fauna locale e a salvaguardia della stessa;
4. la presenza di appositi bacini di lagunaggio determina la possibile formazione di aree stagnanti, al fine di prevenire ed evitare problematiche di tipo sanitario; è auspicabile, ma dalla lettura del progetto non è emerso, che detti bacini siano collegati, sempre nel rispetto della normativa di settore vigente, rispetto della normativa di settore vigente, alla rete idrica esistente garantendo così il riciclo delle acque ed evitando di fatto il fenomeno del ristagno;
5. il progetto "Variante SP 80" è in fase avanzata di elaborazione, la Giunta Regionale, con propria deliberazione n. 2638 del 16/12/2010, lo ha dichiarato di interesse strategico, si riscontra che la tratta in rilevato prevista dal Km. 24+300 al Km. 27+300-, non è compatibile con il progetto della variante di cui sopra. La progettazione di un viadotto al posto del rilevato, di fatto, renderebbe possibile e attuabile la realizzazione congiunta di entrambi i progetti infrastrutturali.

La soluzione su viadotto si ritiene risolverebbe anche altri aspetti sensibili sul territorio comunale oggetto di attraversamento, quali:

- a) il libero attraversamento dello stesso da parte della fauna locale, si reputa quella prevista, insufficiente e non adatta;

- b) non dividere "in maniera troppo netta" le aree agricole interessate dal passaggio della nuova linea AV/AC;
- c) evitare l'interruzione della strada campestre al km. 26+539,900, così come da Vs. elaborato nr. 17 (file:L34600R13P51F0001007A.dwg) dei "Progetto Preliminare", rendendo meno toccante il disagio viario agli agricoltori, e garantendo il mantenimento dell'attuale stato dei luoghi;

Il nuovo viadotto comunque dovrà avere un'attenzione particolare per le falde acquifere presenti nonché essere oggetto di studio di mitigazione ambientale;

- 6. Preso atto degli studi riguardanti gli interventi di mitigazione acustica ed ambientale, appare necessario sottolineare la delicatezza di detti studi al fine di salvaguardare la salute dei cittadini ed il territorio comunale, si rileva da quanto si è potuto esaminare, che le opere a verde predisposte per mitigare e mascherare, la nuova linea AV/AC Venezia Trieste, sono troppo esigue, e non soddisfano i requisiti minimi "visivi" di mascheramento e mitigazione dell'opera da realizzare.

B) di dichiarare con separata votazione ad unanimità di voti favorevoli il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 1 c.19 della L.R. 21/2003 e s. m. e i.

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto come segue.

IL SINDACO
Fto Pietro Dri

IL SEGRETARIO COMUNALE
Fto dott. Maria Grazia Lisi

PUBBLICAZIONE E COMUNICAZIONI

SI ATTESTA

⇒ CHE la presente deliberazione:

- E' stata affissa in copia all'Albo Pretorio il 23/07/2012 e vi rimarrà per quindici giorni consecutivi fino al 07/08/2012 (art. 1, comma 15 / 19, L.R. 21/03 e succ. mod.).
- E' stata comunicata ai signori capigruppo consiliari ai sensi dell'art. 1, comma 16, L.R. 21/03 e succ. mod. .

Data 23/07/2012

L'impiegato responsabile
Fto Alessandra Vicentini

Copia conforme all'originale in carta libera per uso amministrativo.

Li,

L'INCARICATO



Comune di Ruda
Provincia di Udine

Verbale di deliberazione della Giunta Comunale

Registro deliberazioni di Giunta N. 4

OGGETTO: Assemblea permanente dei Sindaci della Bassa Friulana - OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE DELLA NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE TRATTA PORTOGRUARO-RONCHI - Approvazione.-

L'anno 2013 il giorno 16 del mese di GENNAIO alle ore 21:00 , nella sala comunale, a seguito di convocazione disposta nelle forme di legge, si è riunita la Giunta Comunale.

Risultano:

		Presente/Assente
MIAN PALMINA	Sindaco	Presente
MORSUT CATERINA	Vice Sindaco	Presente
ULIAN RENATO	Componente della Giunta	Assente
GRATTON GIORGIO	Componente della Giunta	Presente
RIZZO MAURO	Componente della Giunta	Presente

Assiste il Segretario sig. LENARDI Avv. FRANCESCO.

Constatato il numero legale degli intervenuti assume la presidenza la Sig.ra MIAN PALMINA nella qualità di Sindaco ed espone gli oggetti iscritti all'ordine del giorno e su questi la giunta adotta la seguente deliberazione:

OGGETTO: ASSEMBLEA PERMANENTE DEI SINDACI DELLA BASSA FRIULANA - OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE DELLA NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE TRATTA PORTOGRUARO-RONCHI - APPROVAZIONE.-

LA GIUNTA MUNICIPALE

Richiamata la deliberazione di Giunta Comunale n. 72 del 23.07.2012 avente ad oggetto: Osservazioni al progetto preliminare NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE, allo studio di impatto ambientale, alla relazione generale sistema conoscitivo unitario ed espressione del parere previsto all'art. 3, comma 4, della L.R. 07.09.1990, n° 43 e dall'art 25 del D.Lgs. 03.04.2006, n° 152.

CONSIDERATO che il Comune di Ruda ha aderito alla costituzione dell'Assemblea Permanente dei Sindaci della Bassa Friulana interessati dal progetto preliminare "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" nella tratta Ronchi Sud-confine regionale;

VISTI i seguenti documenti pervenuti e redatti dall'ing. Andrea Debernardi con studio in via Roma n. 30 a Osnago (LC):

- OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE DELLA NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE TRATTA PORTOGRUARO-RONCHI - Relazione di sintesi;
- Schema direttore per il potenziamento della rete ferroviaria nella bassa pianura friulana - rapporto intermedio;
- Schema direttore per il potenziamento della rete ferroviaria nella bassa pianura friulana - Tavola 1N;
- Schema direttore per il potenziamento della rete ferroviaria nella bassa pianura friulana - Tavola 1E;
- Schema direttore per il potenziamento della rete ferroviaria nella bassa pianura friulana - Tavola 1W;

VISTA l'Osservazioni congiunta delle Amministrazioni Comunali di Ruda e di Fiumicello, concernente una specificità territoriale che interessa i due Comuni ed approvata con deliberazione di Giunta Comunale n. 72 del 23.07.2012 avente ad oggetto: Osservazioni al progetto preliminare NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE, allo studio di impatto ambientale, alla relazione generale sistema conoscitivo unitario ed espressione del parere previsto all'art. 3, comma 4, della L.R. 07.09.1990, n° 43 e dall'art 25 del D.Lgs. 03.04.2006, n° 152;

RITENUTO di poter approvare gli elencati documenti ad integrazione della deliberazione di Giunta Comunale n. 72 del 23.07.2012,

VISTO lo Statuto Comunale;

VISTO il Decreto Legislativo n. 267/2000 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali";

VISTA la legge regionale n. 21 dd. 11.12.2003;

VISTA la legge regionale n. 17 del 24.5.2004;

CON VOTI favorevoli UNANIMI espressi nelle forme di legge;

DELIBERA

1. DI APPROVARE i contenuti dei seguenti elaborati:

- OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE DELLA NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE TRATTA PORTOGRUARO-RONCHI - Relazione di sintesi;
- Schema direttore per il potenziamento della rete ferroviaria nella bassa pianura friulana - rapporto intermedio e Tavole 1N, 1E, 1W;

2. **DI DARE ATTO** che la seguente approvazione è ad integrazione del parere contenuto nella deliberazione di Giunta Comunale n. 72 del 23.07.2012 sul progetto integrativo alla Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto preliminare della “Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste” (dicembre 2010);
3. **DI DICHIARARE**, con successiva unanime votazione, il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell’art. 1 c. 19 della L.R. 21/2003, così come sostituito dall’art. 17, c,12 della L.R. 17/2004.



Comune di Ruda
Provincia di Udine

AREA TECNICA SERVIZIO EDILIZIA ED URBANISTICA

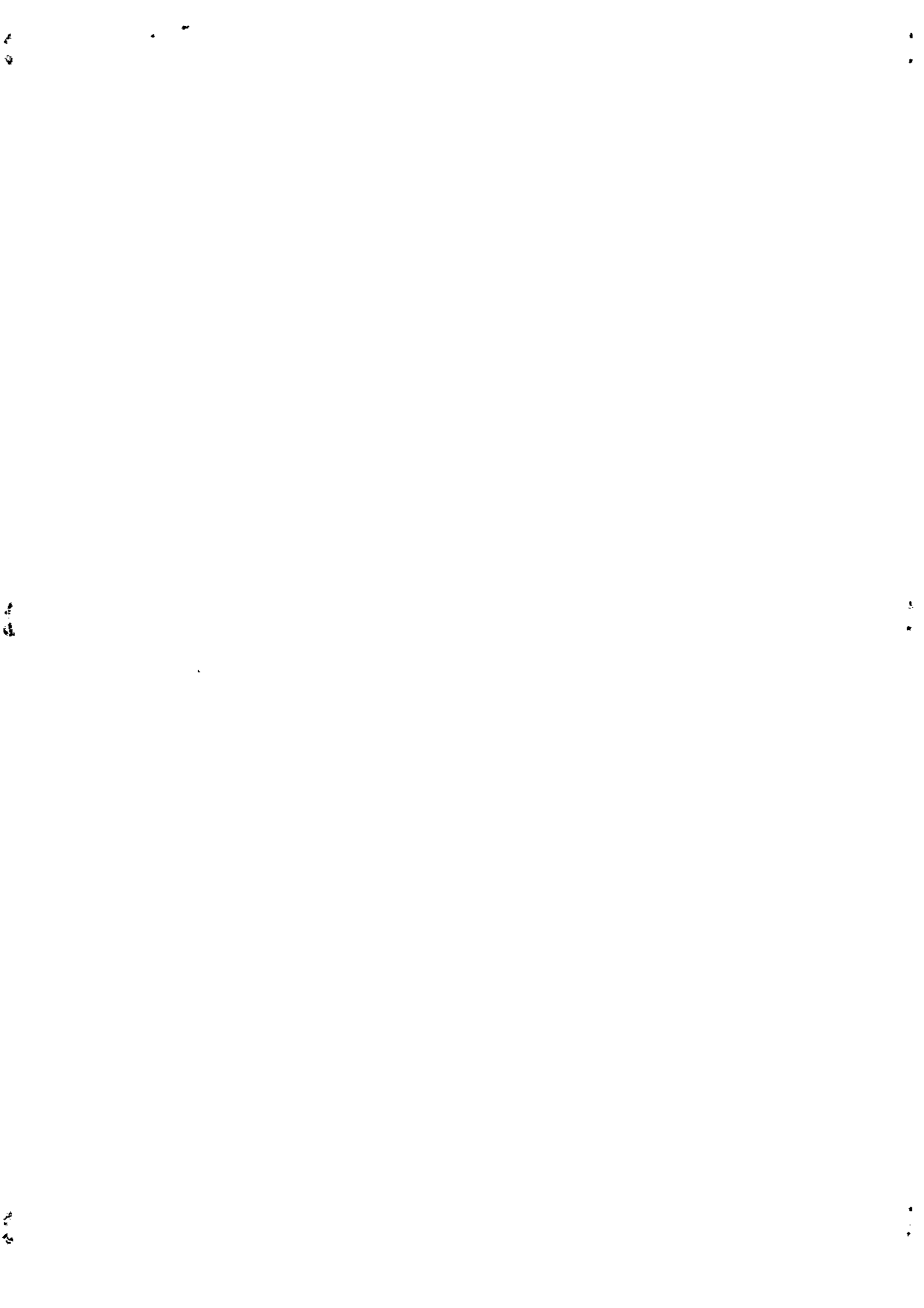
PROPOSTA DI DELIBERAZIONE: *Assemblea permanente dei Sindaci della Bassa Friulana - OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE DELLA NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE TRATTA PORTOGRUARO-RONCHI - Approvazione.-*

PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA

Ai sensi dell'art. 49, comma 1° del D.Lgs.n. 18.08.2000 n. 267 "T.U.EE.LL.", si esprime parere favorevole alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione.

Comune di Ruda, lì 16 gennaio 2013

IL FUNZIONARIO RESPONSABILE
F.TO AVV. FRANCESCO LENARDI



Letto, confermato e sottoscritto,

Il Presidente
f.to MIAN PALMINA

Il Segretario
f.to LENARDI Avv. FRANCESCO

Copia conforme all'originale, in carta libera ad uso amministrativo.

Li 17/01/2013



Il Funzionario incaricato
F.TO Avv. FRANCESCO LENARDI

ATTESTAZIONE DI INIZIO PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione oggi 17/01/2013 viene affissa all'Albo pretorio on-line, ove vi rimarrà a tutto il 01/02/2013 .

Li 17/01/2013

Il Responsabile della Pubblicazione
f.to ALBERTA MOVIO

ATTESTATO DI AVVENUTA PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione è stata affissa all'albo pretorio on-line per 15 giorni consecutivi dal 17/01/2013 al 01/02/2013 e contro la stessa non sono pervenuti reclami e denunce.

Li 02/02/2013

Il Responsabile della Pubblicazione
f.to

Comunicata ai capigruppo consiliari ai sensi di quanto disposto dall'art. 1 c. 16 della Legge Regionale n. 21 dell'11.12.2003

Il 17/01/2013 prot. n. 470

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

La presente deliberazione:

È stata dichiarata **IMMEDIATAMENTE ESEGUIBILE** ai sensi dell'art. 1, comma 19, della Legge Regionale n. 21/2003 e ss.mm.ii.;

Li 16/01/2013

Il Responsabile dell'esecutività
f.to Avv. FRANCESCO LENARDI



Comune di Ruda

Provincia di Udine

Verbale di deliberazione della Giunta Comunale

Registro deliberazioni di Giunta N. 72

OGGETTO: Osservazioni al progetto preliminare NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE, allo studio di impatto ambientale, alla relazione generale sistema conoscitivo unitario ed espressione del parere previsto all'art. 3, comma 4, della L.R. 07.09.1990, n° 43 e dall'art 25 del D.Lgs. 03.04.2006, n° 152.

L'anno 2012 il giorno 23 del mese di LUGLIO alle ore 20:30 , nella sala comunale, a seguito di convocazione disposta nelle forme di legge, si è riunita la Giunta Comunale.

Risultano:

		Presente/Assente
MIAN PALMINA	Sindaco	Presente
MORSUT CATERINA	Vice Sindaco	Presente
ULIAN RENATO	Componente della Giunta	Presente
GRATTON GIORGIO	Componente della Giunta	Presente
RIZZO MAURO	Componente della Giunta	Presente

Assiste il Segretario sig. LENARDI Avv. FRANCESCO.

Constatato il numero legale degli intervenuti assume la presidenza la Sig.ra MIAN PALMINA nella qualità di Sindaco ed espone gli oggetti iscritti all'ordine del giorno e su questi la giunta adotta la seguente deliberazione:

OGGETTO: OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE, ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE, ALLA RELAZIONE GENERALE SISTEMA CONOSCITIVO UNITARIO ED ESPRESSIONE DEL PARERE PREVISTO ALL'ART. 3, COMMA 4, DELLA L.R. 07.09.1990, N° 43 E DALL'ART 25 DEL D.LGS. 03.04.2006, N° 152.

LA GIUNTA MUNICIPALE

PREMESSO CHE:

- Italferr S.p.A., società del Gruppo Ferrovie dello Stato, ha depositato presso la Regione Friuli Venezia Giulia, il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale dell'intervento relativo alla nuova linea AV/AC Venezia — Trieste e suddiviso nelle seguenti tratte: Ve Mestre-aeroporto Marco Polo, Aeroporto Marco Polo-Portogruaro; Portogruaro-Ronchi dei Legionari, Ronchi dei Legionari-Trieste;
- contestualmente, con nota Prot. AND.0070694.10U dd.22.12.2010, la Società Italferr S.p.A. ha trasmesso alle Amministrazioni ed Enti interessati il progetto preliminare della nuova linea AV/VC Venezia-Trieste ai fini delle verifiche di cui al comma 2 dell'art. 170 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. relativamente alle interferenze rilevate;
- l'avviso sui quotidiani dell'avvenuto deposito del Progetto preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale, ai fini dell'avvio della procedura di V.I.A. è stato pubblicato dalla Società Italferr S.p.A. il 22 dicembre 2010 per quanto riguarda il tratto Ve Mestre-Aeroporto Marco Polo e Aeroporto Marco Polo-Portogruaro ed il 30 dicembre 2010 per il tratto Portogruaro-Ronchi dei Legionari;
- con nota di data 28.02.1011, il Comune di Fiumicello e il Comune di Ruda trasmettevano alla società Italferr S.p.A. l'osservazione congiunta sul progetto presentato;
- La Regione Friuli Venezia Giulia, ha fornito indicazioni utili all'espletamento delle procedure di localizzazione urbanistica e di valutazione di impatto ambientale cui la Regione è chiamata a partecipare unitamente ai Comuni interessati dal tracciato;
- il Comune di Ruda ha infine acquisito insieme agli altri Enti competenti, lo studio di impatto ambientale trasmesso dalla Regione Friuli Venezia Giulia con nota del 03.02.2011, prot. n. SVIA- 4692 - Via/41407.01.2011 ai sensi e per le finalità di cui all'art. 3, comma 4, della L.R. 43/1990;
- il Comune di Fiumicello, congiuntamente al Comune di Ruda, con lettera di data 14.03.2011, prot. 2158 del Comune di Ruda, ha riscontrato alla richiesta di parere Regionale trasmettendo le osservazioni già inviate alla Società Italferr S.p.A. ;

CHE la Regione Friuli Venezia Giulia – Servizio V.I.A., con nota di data 27.06.2012, prot. n. 0022598/P Class. ALP-VIA, pervenuta e registrata al protocollo del Comune n° 4824 dd. 29.06.2012, ha trasmesso il citato elaborato integrativo alla Studio di V.I.A. relativo al progetto preliminare della “Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste” (dicembre 2010)

RICORDATO che nell'ambito del procedimento di V.I.A. la Regione del F.V.G. esprime il proprio parere:
- ai sensi dell'articolo 25, comma 2, del D.Lgs. 152/2006 “Norme in materia ambientale”

RUTENUTO, ai sensi del predetto art. 3, comma 4, della L.R. 43/1990 di partecipare al procedimento di V.I.A. e di esprimere il parere di competenza di questa Amministrazione Comunale, il cui territorio è interessato direttamente dalla realizzazione dell'opera;;

CONSIDERATO:

- che il Comune di Ruda ha aderito alla costituzione dell'Assemblea Permanente dei Sindaci della Bassa Friulana interessati dal progetto preliminare “Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste” nella tratta Ronchi Sud-confine regionale;
- che in data 11 luglio 2012 l'Assemblea dei Sindaci ha deliberato di redigere un documento unitario, che illustri l'attività e gli obiettivi dell'Assemblea Permanente, nonché il coronoprogramma dei lavori di valutazione ed analisi del progetto alla luce dei nuovi scenari previsti rispetto al progetto RFI del 2010, sull'intero tracciato AV/AC da Mestre a Trieste e conseguentemente al documento relativo di VIA;
- che tale documento unitario verrà affiancato ai pareri delle singole amministrazioni sul documento integrativo allo studio di VIA

VISTO il “Documento Unitario” dell’Assemblea Permanete dei Sindaci, avente ad oggetto “Osservazioni in merito al documento integrativo al V.I.A. per il progetto della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia del 2010”;

VISTA l’Osservazioni congiunta delle Amministrazioni Comunali di Ruda e di Fiumicello, concernente una specificità territoriale che interessa i due Comuni;

RITENUTO di approvare i due elaborati, che costituiranno l’Osservazione del Comune di Ruda all’elaborato integrativo alla Studio di V.I.A. relativo al progetto preliminare della “Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste” (dicembre 2010), trasmesso dalla Regione Friuli Venezia Giulia – Servizio V.I.A., con nota di data 27.06.2012, prot. n. 0022598/P Class. ALP-VIA;

DI TRASMETTERE il “Documento Unitario” e “L’osservazione congiunta Comune di Fiumicello-Comune di Ruda” alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna – Servizio V.I.A., quale parere da rendere nell’ambito del procedimento di V.I.A. del progetto in argomento, ai sensi dell’art. 3, comma 4, della L.R. 43/1990 e dell’art. 25, comma 3, del D.Lgs. 152/2006;

VISTO lo Statuto Comunale;

VISTO il Decreto Legislativo 18 agosto 2000 n. 267 “Testo unico delle leggi sull’ordinamento degli enti locali”;

VISTA la legge regionale n. 21 dd. 11.12.2003;

VISTA la legge regionale n. 17 del 24.5.2004;

CON VOTI favorevoli UNANIMI espressi nelle forme di legge;

DELIBERA

1) DI ESPRIMERE il proprio parere nell’ambito del procedimento di V.I.A. in corso sul progetto integrativo alla Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto preliminare della “Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste” (dicembre 2010), ai sensi dell’art. 3, comma 4, della L.R. 43/1990 e dell’art. 25, comma 3, del D.Lgs. 152/2006, riscontrando alla richiesta formulata dalla Regione alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna – Servizio V.I.A, con nota di data 27.06.2012, prot. n. 0022598/P Class. ALP-VIA, pervenuta e registrata al protocollo del Comune n° 4824 dd. 29.06.2012.

2) DI DARE ATTO che il parere risulta contenuto nei due documenti denominati:

- “Documento Unitario” dell’Assemblea Permanete dei Sindaci, avente ad oggetto “Osservazioni in merito al documento integrativo al V.I.A. per il progetto della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia del 2010”;

- Osservazione congiunta delle Amministrazioni Comunali di Ruda e di Fiumicello, concernente una specificità territoriale che interessa i due Comuni;

che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente provvedimento ;

3) DI DICHIARARE, con successiva unanime votazione, il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell’art. 1 c. 19 della L.R. 21/2003, così come sostituito dall’art. 17, c.12 della L.R. 17/2004.



Comune di Ruda
Provincia di Udine

AREA TECNICA SERVIZIO EDILIZIA ED URBANISTICA

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE: *Osservazioni al progetto preliminare NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE, allo studio di impatto ambientale, alla relazione generale sistema conoscitivo unitario ed espressione del parere previsto all'art. 3, comma 4, della L.R. 07.09.1990, n° 43 e dall'art 25 del D.Lgs. 03.04.2006, n° 152.*

PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA

Ai sensi dell'art. 49, comma 1° del D.Lgs.n. 18.08.2000 n. 267 "T.U.EE.LL.", si esprime parere favorevole alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione.

Comune di Ruda, lì 23 luglio 2012

IL FUNZIONARIO RESPONSABILE
F.TO AVV. FRANCESCO LENARDI

**ASSEMBLEA PERMANENTE DEI SINDACI DELLA BASSA FRIULANA INTERESSATI DAL
PROGETTO PRELIMINARE "NUOVA LINEA CIATO AV/AC VENEZIA-TRIESTE" (2010)
NELLA TRATTA FIUME ISONZO-FIUME TAGLIAMENTO**

DOCUMENTO UNITARIO

*OSSERVAZIONI IN MERITO AL DOCUMENTO INTEGRATIVO AL "VIA" PER IL
PROGETTO DELLA "NUOVA LINEA AV/ACTRIESTE-VENEZIA" DEL 2010*

In merito all'invio del documento integrativo allo studio di VIA relativo al progetto preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" (dicembre 2010) da parte della Regione- Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche della Montagna, avvenuto in data 27 giugno 2012, i Comuni che fanno parte dell'Assemblea Permanente dei Sindaci costituitasi il 6 marzo 2012 (Bagnaria Arsa, Carlino, Castions di Strada, Cervignano del Friuli, Gonars, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pocenia, Porpetto, Ronchis, Ruda, San Giorgio di Nogaro, Teor, Torviscosa, Villa Vicentina, Fiumicello) e i Comuni che, benché non tenuti ad esprimere un parere sul documento integrativo al VIA, hanno successivamente aderito alla proposta di far parte dell'Assemblea medesima (Santa Maria la Longa, Pozzuolo del Friuli, Pavia di Udine, Precenicco, Latisana) esprimono in maniera unitaria le seguenti osservazioni.

- 1) Per la tratta Mestre-Portogruaro, lo studio di "VIA" è relativo al progetto del tracciato "litoraneo" così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, benché sia in atto da mesi un confronto tra i Comuni interessati e il Commissario Straordinario Mainardi.

Il Commissario ha registrato il dissenso quasi unanime dei Comuni interessati nei confronti del tracciato "litoraneo" e ha presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, attualmente al vaglio dei Comuni stessi, che prevede un tracciato del tutto diverso, affiancato alla linea storica.

Questo mutamento di scenario non può non avere conseguenze dirette anche sulla tratta friulana, in particolare per quanto riguarda il tracciato previsto tra Ronchis e Torviscosa e la scelta progettuale del 2010 di affiancare le infrastrutture ferroviarie all'Autostrada A4.

Il problema dell'innesto tra i due rami, e l'eventuale disomogeneità delle caratteristiche tecniche del tracciato, sono a questo punto ineludibili, e dovranno essere oggetto di una valutazione seria e circostanziata da parte dei Sindaci dei Comuni friulani

per l'eventuale individuazione di un'alternativa di tracciato compatibile con lo scenario che si sta delineando in Veneto e che dovrà tenere conto di tutte le possibili fasi di ammodernamento e di potenziamento della linea storica.

Si evidenzia inoltre come in territorio di Ronchis il tracciato proposto nel progetto preliminare RFI del 2010 insista su di un corridoio che appare ormai compromesso dalla realizzazione del nuovo casello autostradale.

- 2) Nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico-Adriatico", il quale, entrando in Italia dal valico di Tarvisio e ricalcando la cosiddetta "Pontebbana" fino a Udine, proseguirà a sud in direzione di Palmanova e di Cervignano scalo, per connettersi alla linea Trieste-Venezia.

Tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano-Udine e della connessione con la nuova linea Trieste-Venezia.

La valutazione che l'Assemblea dei Sindaci opererà in accordo con il professionista dovrà quindi essere fatta sulla tratta Cervignano-Palmanova-Udine e non solo sulla interconnessione con la Trieste-Venezia e l'ingresso allo scalo merci di Cervignano.

In merito a quest'ultimo punto, le Amministrazioni Comunali di Torviscosa, Bagnaria Arsa, Gonars e Palmanova esprimono un forte dissenso sulla soluzione progettuale contenuta nel progetto RFI del 2010, in particolare per quanto riguarda il "lunotto" di collegamento tra lo scalo e la connessione prevista sul sedime della dismessa linea San Giorgio di Nogaro-Palmanova.

*ATTIVITA' DELL'ASSEMBLEA PERMANENTE DEI SINDACI SULLA VALUTAZIONE E DEL
PROGETTO PRELIMINARE AV/AC PRESENTATO NEL DICEMBRE 2010
(FINO A LUGLIO 2012)*

- 1) Con comunicazione del 13 settembre 2011, prot. N. 853, pervenuta ai Comuni di **Bagnaria Arsa, Carlino, Castions di Strada, Cervignano del Friuli, Gonars, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pocenia, Porpetto, Ronchis, Ruda, San Giorgio di Nogaro, Teor, Torviscosa, Villa Vicentina**, l'Assessorato alle Infrastrutture, Mobilità, Pianificazione Territoriale, Lavori Pubblici della Regione Friuli Venezia Giulia ha comunicato il suo impegno "a sostenere le spese per l'espletamento della consulenza tecnica a supporto delle valutazioni dei Comuni interessati al tracciato della linea

ferroviaria AV/AC nella tratta confine regionale-Ronchi sud nell'ambito delle procedure di valutazione di impatto ambientale e di localizzazione del progetto".

2) Il giorno 20 ottobre 2011, il Comune di Bagnaria Arsa è stato nominato dai Sindaci riunitisi in assemblea come Comune capofila per le procedure di richiesta del contributo regionale e per l'acquisizione delle delibere giuntali relative.

3) Il giorno 6 marzo 2012 si è costituita formalmente l'Assemblea Permanente dei Sindaci dei Comuni interessati dal passaggio della linea ferroviaria AV/AC nel tratto regionale compreso tra il fiume Isonzo e il fiume Tagliamento, che si è dotata di proprio regolamento interno. Oltre ai Comuni citati, sono stati invitati a partecipare all'assemblea, e hanno aderito all'invito, i Comuni di **Fiumicello** e di **Santa Maria la Longa**.

L'assemblea ha determinato di nominare l'ing. **ANDREA DEBERNARDI** quale suo consulente per la valutazione del progetto preliminare in oggetto e l'elaborazione di proposte alternative.

4) Nell'a seduta del 14 giugno 2012, presente l'ing. Debernardi, l'Assemblea ha deciso di invitare a far parte dell'assemblea anche i Sindaci dei Comuni di **Precenicco, Latisana, Pavia di Udine, Pozzuolo del Friuli**, affinché il novero dei Comuni potenzialmente interessati dal tracciato AV/AC Trieste-Venezia e dal ventilato raddoppio della Udine-Cervignano fosse completo. I quattro Comuni sopra citati hanno aderito all'invito.

Nella stessa seduta, è stato inoltre approvato il cronoprogramma di lavoro presentato dal professionista.

5) Nella seduta dell'11 luglio 2012, sono stati definiti i gruppi di lavoro per Comuni omogenei che, pur in un quadro complessivo di analisi e valutazione del progetto, saranno chiamati ad affrontare le specificità locali e le peculiarità del tracciato.

I gruppi, in tutto quattro, sono così composti:

- 1) Settore est: Villa Vicentina, Fiumicello, Ruda, Cervignano.
- 2) Settore centrale (connessione con "Baltico-Adriatico"): Cervignano, Torviscosa, San Giorgio di Nogaro, Bagnaria Arsa, Gonars.
- 3) Settore ovest: San Giorgio di Nogaro, Porpetto, Carlino, Teor, Castions di Strada, Muzzana, Palazzolo, Precenicco, Ronchis, Latisana.
- 4) Settore Palmanova-Udine: Bagnaria Arsa, Palmanova, Santa Maria la Longa, Pavia di Udine, Pozzuolo.

PROGRAMMA DI LAVORO (DA LUGLIO 2012 IN POI)

Dal 23 luglio 2012 si inizieranno i lavori dei singoli gruppi, come sopra definiti, assieme all'ing. Debernardi.

Entro la prima metà di settembre 2012, sarà approntato un primo elaborato, dal carattere più generale, con una prima valutazione complessiva sul tracciato e sulle possibili alternative.

Detto elaborato verrà presentato al Commissario Straordinario Mainardi e all'Assessore Regionale Riccardi nel corso di un incontro che sarà organizzato a questo scopo.

Entro il mese di dicembre 2012, saranno consegnati gli elaborati finali dello studio del professionista.

Bagnaria Arsa, 16 luglio 2012

Il Sindaco di BAGNARIA ARSA	.....
Il Sindaco di CARLINO	.....
Il Sindaco di CASTIONS DI STRADA	.....
Il Sindaco di CERVIGNANO DEL FRIULI	.....
Il Sindaco di GONARS	.....
Il Sindaco di FIUMICELLO	.....
Il Sindaco di LATISANA	.....
Il Sindaco di MUZZANA DEL TURGNANO	.....
Il Sindaco di PALAZZOLO DELLO STELLA	.....
Il Sindaco di PALMANOVA	.....
Il Sindaco di PAVIA DI UDINE	.....
Il Sindaco di POCENIA	.....
Il Sindaco di PORPETTO	.....
Il Sindaco di POZZUOLO DEL FRIULI	.....
Il Sindaco di PRECENICCO	.....
Il Sindaco di RONCHIS	.....
Il Sindaco di RUDA	.....
Il Sindaco di SAN GIORGIO DI NOGARO	.....
Il Sindaco di SANTA MARIA LA LONGA	.....
Il Sindaco di TEOR	.....
Il Sindaco di TORVISCOSA	.....
Il Sindaco di VILLA VICENTINA	.....



COMUNE DI RUDA
Provincia di Udine

SEDE: via Mosettig, 2 - 33050 RUDA
Cod. fiscale: 00407330307
ANAGRAFE: 0431/99077
ASSISTENZA:
UFF. TECNICO
RAGIONERIA
SINDACO:
TELEFAX: 0431/973254
e-mail: protocollo@com-ruda.regione.fvg.it
sito internet: www.comunediruda.it

Prot. n. 2158.....

Ruda, li 14 MAR 2011.....

OGGETTO: Legge n. 443/2001 - D.Lgs. 152/2006 - D.Lgs. 163/2006 - LR 43/1990 Progetto preliminare "Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste: tratta Portogruaro - Ronchi dei Legionari - TRASMISSIONE PARERE CONGIUNTO DEI COMUNI DI RUDA E FIUMICELLO.-

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione Centrale Ambiente e Lavori Pubblici
Servizio Valutazione Impatto Ambientale
Via Giulia 75/1
34126 TRIESTE (TS)

Si ritiene opportuno, ai fini della valutazione di codesto Ente ed ai sensi ed effetti della L.R. 43/1990, di trasmettere quanto già formulato congiuntamente dai Comuni di Ruda e Fiumicello in merito al progetto preliminare dei lavori in argomento.

Distinti saluti.

Comune di Fiumicello
Il Responsabile del Servizio
(arch. Giuliana CLEMENTI)

Comune di Ruda
Il Responsabile del Servizio
(avv. Francesco LENARDI)



COMUNE DI RUDA
Provincia di Udine

SEDE: via Mosettig, 2 - 33050 RUDA
Cod. fiscale: 00407330307
ANAGRAFE: 0431/99077
ASSISTENZA:
UFF. TECNICO
RAGIONERIA
SINDACO:
TELEFAX: 0431/973254
e-mail: protocollo@com-ruda.regione.fvg.
sito internet: www.comune.ruda.ud.it

n. di Prot. 1699

Ruda, li 28/02/2011

OGGETTO: Infrastrutture ferroviarie strategiche Legge n. 443/2001. Nuova Linea AV/AC Venezia - Trieste. Progetto Preliminare della tratta Portogruaro Ronchi - INTERFERENZE

Italferr S.p.A. Gruppo - Ferrovie dello Stato
Direzione Operativa - Area Operativa Nord
Via Marsala 53/67
00185 ROMA

In riferimento alla Vostra nota prot. AND.0070694 del 22.12.2010, qui pervenuta in data 29/12/2010 ed allocata al n. 10939 di protocollo, congiuntamente con il confinante Comune di Fiumicello, si segnala che il progetto preliminare da Voi proposto interrompe la percorribilità di una importante strada locale quale è VIA CORTONA.

In particolare si evidenzia che non viene previsto il sottopasso all'incrocio tra la linea ferroviaria e la strada locale, bensì una impraticabile circonvallazione, incompatibile con le necessità viabilistiche dei Comuni confinanti di Ruda e Fiumicello.

La strada in questione è una viabilità locale che presenta caratteristiche importanti:

- È il collegamento con la zona industriale di progetto della Cortona dove è prevista la realizzazione del centro di raccolta congiunto tra i Comuni di Ruda e Fiumicello;
- È stata una delle prime in regione ad avere il riconoscimento di "STRADA DEL VINO" di Aquileia, e permette il raggiungimento di numerose aziende vitivinicole;
- Permette il raggiungimento di aree ambientali protette di inestimabile valore;

Si segnala altresì lo studio avente ad oggetto: "Realizzazione di una viabilità alternativa alle direttrici da e verso Grado" redatto dagli ing.ri HONSELL - CATALANO che alleghiamo alla presente.

Visto quanto premesso si

CHIEDE

a codesta spettabile Direzione di :

- Ricepire il contenuto della segnalazione e modificare il progetto da Voi proposto prevedendo il sottopasso in corrispondenza dell'incrocio tra la linea ferroviaria e la strada di via Cortona.

- Ricepire il contenuto dello studio avente ad oggetto: "Realizzazione di una viabilità alternativa alle direttrici da e verso Grado" redatto dagli ing.ri HONSELL – CATALANO.
- Un incontro con i Vostri tecnici al fine di precisare i contenuti dello studio della viabilità alternativa.

Si Allegano alla presente:

- Elaborati grafici che rappresentano la viabilità esistente e di progetto oltre ad un estratto dello studio della Viabilità alternativa.

Distinti saluti,

Per il Comune di Fiumicello

Il Vice Sindaco

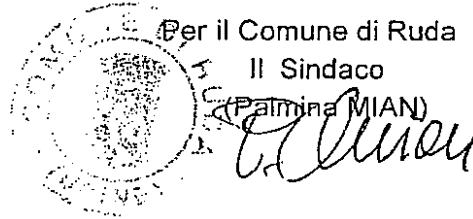
(Claudio Pizzin)

Handwritten signature of Claudio Pizzin in black ink, overlapping a circular official stamp of the Municipality of Udine. The stamp contains the text "COMUNE DI UDINE" and "UDINE" at the bottom.

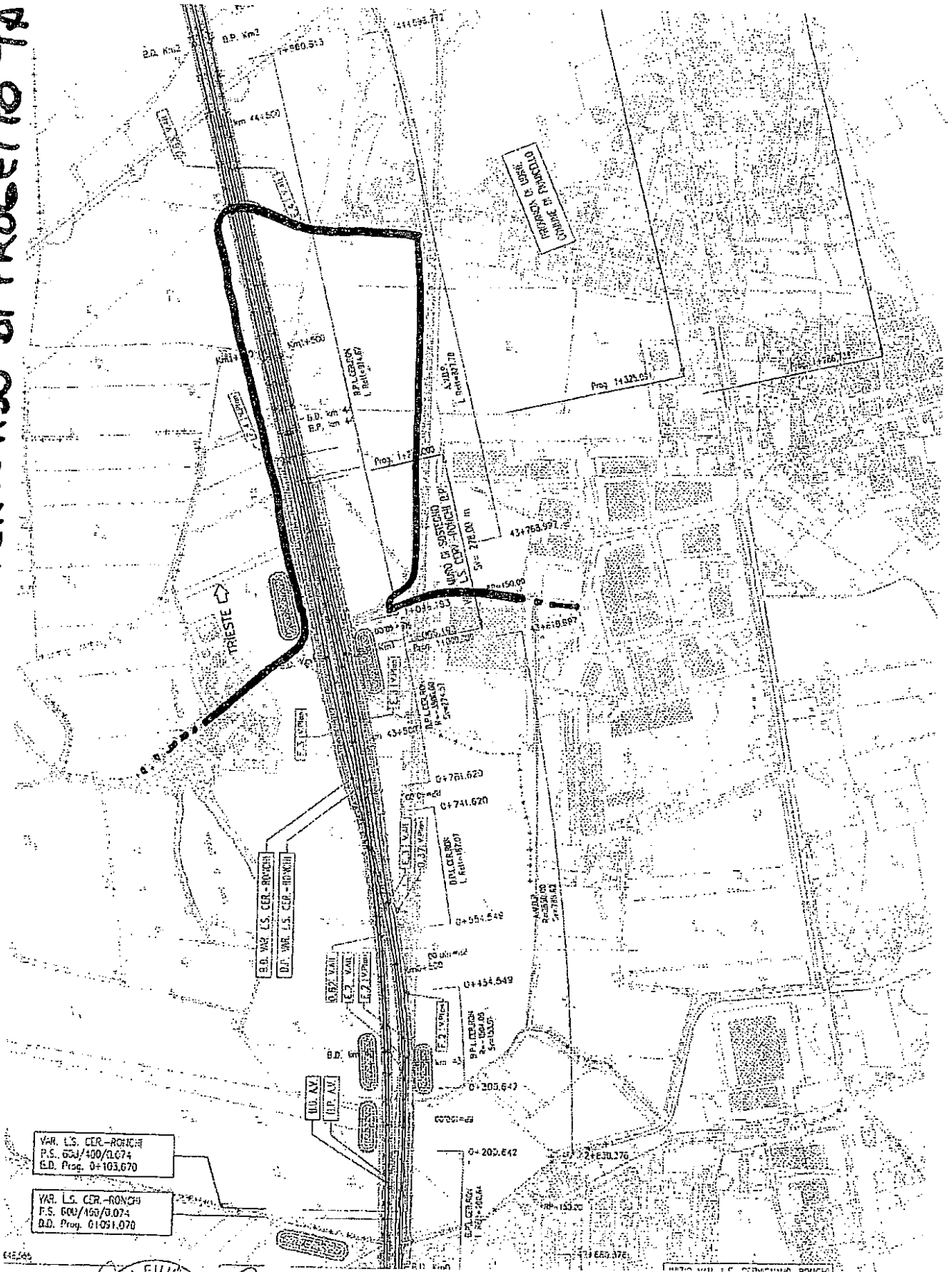
Per il Comune di Ruda

Il Sindaco

(Palmira MIAN)

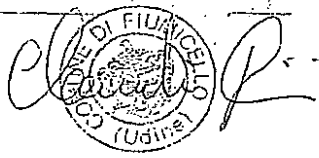
Handwritten signature of Palmira Mian in black ink, overlapping a circular official stamp of the Municipality of Ruda. The stamp contains the text "COMUNE DI RUDA" and "RUDA" at the bottom.

PERCORSO DI PROGETTO TAV

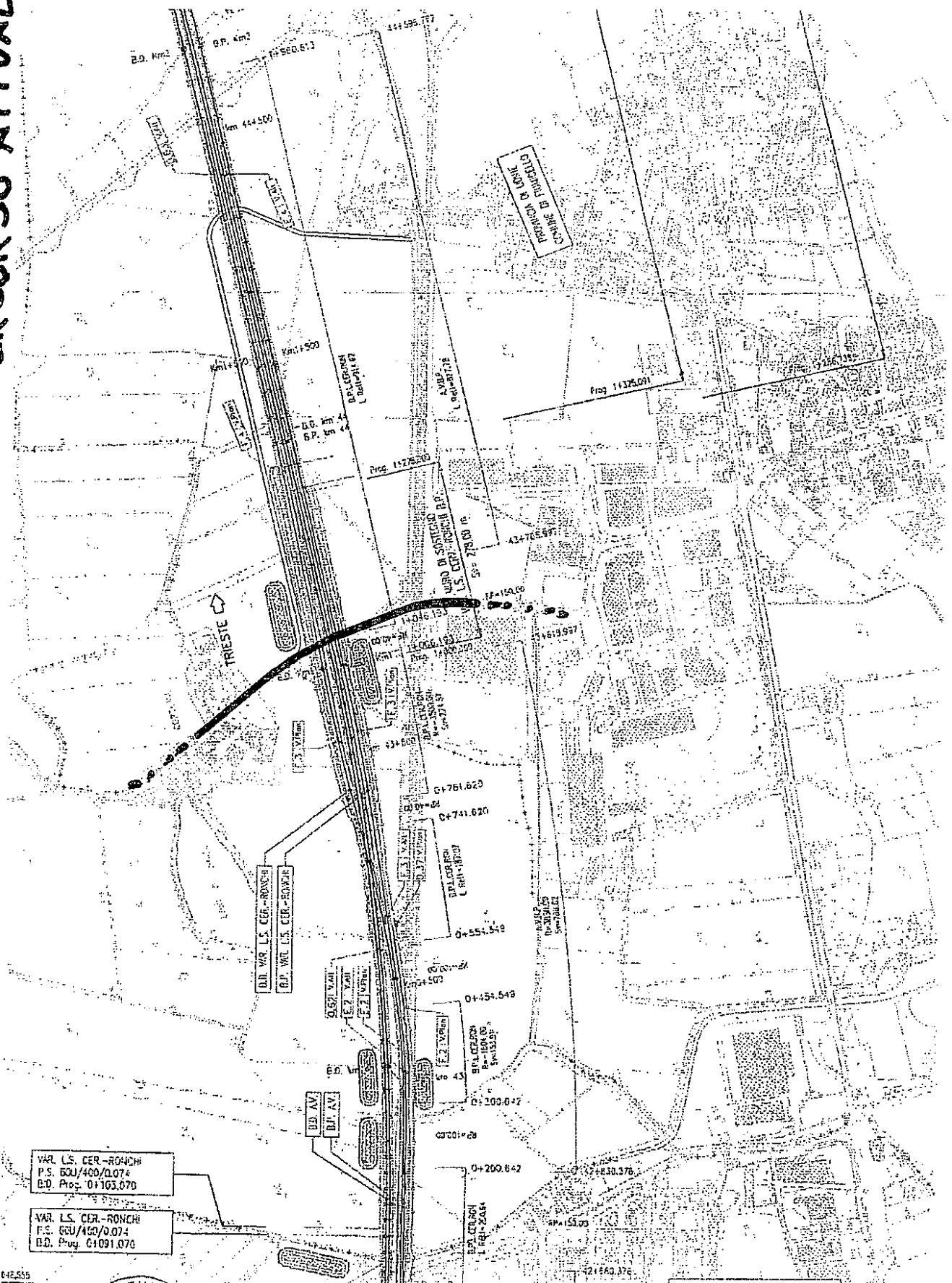


VAR. L.S. CER-RONCHI
 P.S. 653/400/0.074
 D.D. Prog. 0+103.070

VAR. L.S. CER-RONCHI
 P.S. 600/450/0.074
 D.D. Prog. 01051.070



PERCORSO ATTUALE



VAR. L.S. CER-RONCHI
P.S. 600/400/0.074
B.D. Prog. 01103.070

VAR. L.S. CER-RONCHI
P.S. 600/400/0.074
B.D. Prog. 01091.070



Carli Pi



Letto, confermato e sottoscritto,

Il Presidente
f.to MIAN PALMINA

Il Segretario
f.to LENARDI Avv. FRANCESCO

Copia conforme all'originale, in carta libera ad uso amministrativo.

Li 25/07/2012



Il Funzionario incaricato
F.TO Avv. FRANCESCO LENARDI

ATTESTAZIONE DI INIZIO PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione oggi 25/07/2012 viene affissa all'Albo pretorio on-line, ove vi rimarrà a tutto il 09/08/2012 .

Li 25/07/2012

Il Responsabile della Pubblicazione
f.to ALBERTA MOVIO

ATTESTATO DI AVVENUTA PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione è stata affissa all'albo pretorio on-line per 15 giorni consecutivi dal 25/07/2012 al 09/08/2012 e contro la stessa non sono pervenuti reclami e denunce.

Li 10/08/2012

Il Responsabile della Pubblicazione
f.to

Comunicata ai capigruppo consiliari ai sensi di quanto disposto dall'art. 1 c. 16 della Legge Regionale n. 21 dell'11.12.2003

Il 25/07/2012 prot. n. 5407

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

La presente deliberazione:

È stata dichiarata **IMMEDIATAMENTE ESEGUIBILE** ai sensi dell'art. 1, comma 19, della Legge Regionale n. 21/2003 e ss.mm.ii.;

Li 23/07/2012

Il Responsabile dell'esecutività
f.to Avv. FRANCESCO LENARDI



COMUNE DI RUDA

Provincia di Udine

SEDE: via Mosettig, 2 - 33050 RUDA
Cod. fiscale: 00407330307
ANAGRAFE: 0431/99077
ASSISTENZA:
UFF. TECNICO
RAGIONERIA
SINDACO:
TELEFAX: 0431/973254
e-mail: protocollo@com-ruda.regione.fvg.it
sito internet: www.comunediruda.it

Prot. n. 5435.

Ruda, li25 LUG 2012.....

OGGETTO: Osservazioni al progetto preliminare NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE, allo studio di impatto ambientale, alla relazione generale sistema conoscitivo unitario ed espressione del parere previsto all'art. 3, comma 4, della L.R. 07.09.1990, n° 43 e dall'art 25 del D.Lgs. 03.04.2006, n° 152.

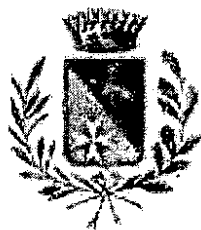
Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione Centrale Ambiente e Lavori Pubblici
Servizio Valutazione Impatto Ambientale
Via Giulia 75/1
34126 TRIESTE (TS)

Unitamente alla presente, si trasmette copia della deliberazione di Giunta Comunale relativa al parere richiesto con Vostra nota di data 27.06.2012, prot. n. 0022598/P Class. ALP-VIA.

Distinti saluti.

IL SINDACO
(Palmina MIAN)





Comune di Ronchis
Provincia di Udine

Verbale di Deliberazione della Giunta Comunale

OGGETTO: Approvazione del documento dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.0" elaborato dall'ing. Debernardi, consulente dell'Assemblea Permanente dei Sindaci per la valutazione della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia e Osservazioni alla Procedura di VIA ai sensi del D.Lgs n.163/2006 sul progetto preliminare "Sistema Conoscitivo Unico dei Quattro Tracciati di Progetto".

L'anno 2013, il giorno 28 del mese di Gennaio alle ore 18:45 nella sala comunale si è riunita la Giunta Comunale. Fatto l'appello nominale risultano:

		Presente/Assente
Biasutti Vanni	Sindaco	Presente
Casasola Andrea	Vice Sindaco	Presente
Michelutto Manfredi	Assessore	Assente
Galetti Davide	Assessore	Presente

Partecipa il Segretario Comunale Finco dott.ssa Francesca.

Constatato il numero degli intervenuti, assume la presidenza il sig. Biasutti Vanni nella sua qualità di Sindaco ed espone gli oggetti iscritti all'ordine del giorno e su questi la Giunta Comunale adotta la seguente deliberazione:

Oggetto: approvazione del documento dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.1" elaborato dall'ing. Debernardi, consulente dell'Assemblea Permanente dei Sindaci per la valutazione della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia e Osservazioni alla Procedura di VIA ai sensi del D.Lgs n.163/2006 sul progetto preliminare "Sistema Conoscitivo Unico dei Quattro Tracciati di Progetto".

LA GIUNTA COMUNALE

VISTO che con istanza dd. 27/06/2012, prot. 0022598/P, pervenuta al protocollo del Comune di Ronchis in data 27/06/2012 al n. 4353, la Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna ha inviato ai vari Comuni interessati la Relazione Generale Sistema Conoscitivo Unitario e richiesto il relativo parere, ai sensi della Legge n. 443/2001 – D.Lgs. 163/2006 – D.Lgs. 152/2006 – L.R. 43/1990, in merito al Progetto Preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste", integrando le documentazioni precedentemente pervenute a fine 2010 ed inizio 2011;

RILEVATO che il Comune di Ronchis, con propria deliberazione giuntale n. 43 del 26/07/2012, aveva già espresso le proprie osservazioni in merito agli elaborati fino a tale data presentati;

RILEVATO che il Comune di Ronchis, con propria deliberazione n. 43 del 26/07/2012, ha espresso il proprio parere in merito alla procedura di VIA;

RITENUTO di esprimere delle osservazioni su tale progetto, parzialmente già esplicitate nelle precedenti deliberazioni;

CONSIDERATO altresì che:

- 1) per la tratta Mestre - Portogruaro, lo studio di "VIA" presentato è relativo al progetto del tracciato "litoraneo" così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, nonostante da mesi sia in atto un confronto tra i Comuni veneti interessati e il Commissario Straordinario Mainardi, e che il Commissario abbia registrato (lettera ai Comuni del Veneto interessati del 13 luglio 2012) il dissenso quasi unanime dei Comuni stessi nei confronti di questo tracciato e presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, che prevede un percorso del tutto diverso, affiancato alla linea storica;
- 2) nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico - Adriatico", e che tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano - Udine e della connessione con la nuova linea Trieste - Venezia;
- 3) in data 6 marzo 2012 si è costituita l'Assemblea permanente dei Sindaci interessati dal tracciato AV/AC tra il fiume Isonzo e il fiume Tagliamento, ed è in corso, con il supporto tecnico dell'ing. Andrea Debernardi, una valutazione complessiva del progetto preliminare;
- 4) nell'ambito di questo lavoro di valutazione è stato redatto dall'ing. Andrea Debernardi il documento dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC

Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.1", nel quale sono riportati i primi risultati di valutazione del progetto in questione;

TENUTO CONTO, inoltre, che il progetto presentato, nell'attuale soluzione, risulta devastante per il territorio del nostro Comune per tutta una serie di problematiche già evidenziate nella precedente delibera giuntale n. 43 del 26/07/2012 con la quale è stato espresso il parere non favorevole, ai sensi dell'art. 3 della L.R. 43/1990;

CONSIDERATO che sarebbe possibile attuare soluzioni alternative di analoga funzionalità, con rilevanti minori costi in termini economici e, soprattutto, ambientali;

RILEVATO che comunque, anche nel caso dell'adozione di auspiccate soluzioni alternative, si dovrà tener conto di tutte le misure per la protezione dell'impatto acustico che l'aumento dei flussi andrebbe sicuramente a comportare rispetto alle attuali condizioni di traffico;

CON voti favorevoli unanimi

DELIBERA

- 1) di fare proprio ed approvare il documento dell'ing. Andrea Debernardi dd. 20/01/2013, dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.1", nel quale sono riportati i risultati del lavoro di valutazione dell'ing. Andrea Debernardi sul progetto in questione, per conto dell'Assemblea Permanente dei Sindaci;
- 2) di ribadire altresì le seguenti osservazioni al progetto di che trattasi, già enunciate nella delibera n. 43 del 26/07/2012:
 - *l'area di occupazione della nuova sede ferroviaria, per la parte che ricade all'interno degli argini del fiume Tagliamento, va ad interessare un laghetto vincolato ai sensi del D.Lgs. 42/2004 (laghetto c/o località Lassus);*
 - *per quanto riguarda il ponte sul fiume Tagliamento dovrà essere posta la massima attenzione ai problemi idraulici (adottando la soluzione che maggiormente soddisfi tale aspetto e crei anche il minor impatto ambientale) ed agli effetti idrodinamici che si formerebbero sulla sponda sinistra del fiume Tagliamento in corrispondenza dell'abitato di Ronchis nell'ipotesi in cui fosse eliminato il rilevato arginale centrale;*
 - *sempre per quanto riguarda il ponte sul fiume Tagliamento dovrà essere concordato, con la Società Autovie Venete S.p.a., una soluzione progettuale unitaria sia per i viadotti autostradali che per quello ferroviario ai fini di ridurre il numero dei piloni di sostegno, minimizzare gli effetti idraulici ed ambientali in quanto è già stato redatto il progetto definitivo dell'ampliamento della 3^a corsia autostradale e pertanto dovranno essere uniformate le soluzioni progettuali riguardanti le pile di sostegno sia dal punto di vista dimensionale che da quello di interesse tra le stesse;*
 - *andrà inoltre prestata la massima attenzione all'attenuazione del rumore indotto dal traffico ferroviario ponendo idonee barriere acustiche ai lati della sede ferroviaria in corrispondenza di tutto il territorio comunale e soprattutto prevedendo soluzioni tecniche specifiche per tutti i fabbricati ad uso abitativo posti nelle vicinanze del tracciato ferroviario e con l'eventuale esproprio dei fabbricati posti ad immediato contatto con il sedime ferroviario;*
 - *il progetto dovrà tener conto del progetto di ampliamento della 3^a corsia autostradale;*
 - *l'esecuzione delle opere ferroviarie dovrà aver cura di non alterare l'attuale equilibrio*

(sia in termini di regimazione che di prevenzione da possibili inquinamenti) delle acque meteoriche di superficie. In tal senso risulta necessario un coordinamento con il concessionario autostradale in relazione alle medesime opere che questo andrà ad eseguire con la 3^a corsia autostradale. Si dovranno porre in essere tutti gli accorgimenti necessari per evitare possibili inquinamenti dei corpi idrici superficiali e sotterranei in particolar modo nei casi di incidenti che possono provocare contaminazioni;

- dovranno essere espropriate anche le fasce (relitti) comprese tra il tracciato autostradale e il tracciato ferroviari in oggetto non più coltivabili in quanto intercluse;
- dovrà essere rivista la localizzazione delle aree di cantiere poste nel territorio comunale di Ronchis ed evidenziate con i codici AS04-L1, AS05-L1, AT07-L1, CB01-L1, CO01-L1, in quanto le stesse sono poste nelle immediate vicinanze di fabbricati ad uso abitativo;
- per quanto riguarda le interferenze con la viabilità esistente si precisa che dovrà essere tenuto conto di queste:
 - ✓ interferenza con il tracciato autostradale ed in particolare per quanto riguarda lo svincolo oggetto di completo rifacimento. Si ritiene che debba essere posta particolare attenzione a tali opere soprattutto dal punto di vista delle pendenze delle rampe e dei raccordi convessi dello svincolo stesso concordando gli interventi con l'ente concessionario;
 - ✓ interferenze con le strade provinciali (n. 7 "di Latisana" e variante n. 75 "delle Bandite"), con esecuzione di viadotto ferroviario sulla S.P. n. 7 (in via Codroipo) e di sovrappasso sulla variante alla S.P. n. 75. Per quanto riguarda il sovrappasso relativo alla S.P. variante n. 75, si ritiene che la proposta progettuale debba essere rivista alla luce della pendenza troppo elevata delle rampe, pari a circa il 7% (che porta quasi a raddoppiare l'altezza dell'attuale sovrappasso), tenendo conto che al piede delle stesse sono presenti due intersezioni a rotatoria che obbligano gli utenti ad arrestarsi dando la precedenza al traffico circolante nella rotatoria stessa. E' pertanto necessario che venga trovata una soluzione alternativa a quella proposta ragionando anche su un'eventuale sottopasso;
 - ✓ interferenza con il corso d'acqua pubblica denominato fiume Tagliamento. Per quanto riguarda il ponte sul fiume Tagliamento dovrà essere posta la massima attenzione ai problemi idraulici (adottando la soluzione che maggiormente soddisfi tale aspetto e crei anche il minor impatto ambientale) ed agli effetti idrodinamici che si formerebbero sulla sponda sinistra del fiume Tagliamento in corrispondenza dell'abitato di Ronchis nell'ipotesi in cui fosse eliminato il rilevato arginale centrale;
 - ✓ interferenza con il corso d'acqua pubblica denominato canale Ortene - Fossalon. Per quanto riguarda la realizzate delle due deviazioni di cui una perpendicolare all'asse del tracciato ferroviario ed una parallela, si dovrà tener conto in termini di regimazione di dimensionare in maniera corretta la sezione del canale stesso;
 - ✓ interferenza con un tratto di fognatura comunale che attualmente attraversa il viadotto autostradale e che collega le pompe di sollevamento di via Garibaldi con una pompa di sollevamento posta in via Codroipo. Si richiede che il tratto fognario venga spostato realizzandolo sulla viabilità provinciale di via Codroipo;
 - ✓ interferenze con i vari attraversamenti di scoline di scarico delle acque superficiali poste sul territorio comunale al di sotto della già esistente sede autostradale. Si chiede la verifica degli attraversamenti stessi e l'eventuale rifacimento con adeguato dimensionamento;
 - ✓ interferenze varie relative alle reti del gas-metano, dell'energia elettrica, dell'acquedotto, della telefonia. Le stesse dovranno essere tenute in debita considerazione e valutate attentamente con gli enti interessati in quanto nell'elaborato grafico ci sono delle incongruenze di indicazione di alcune delle

stesse;

- *l'intervento in oggetto dovrà inoltre rispettare tutte le prescrizioni di legge vigenti in materia nelle interferenze con le linee di telecomunicazione sotterranee od aeree (D.M. LL.PP. 21.03.1988, N. 449 e/o norme C.E.I. ed. 11-17-VII-1981 - FASC. 558 e/o D.M. M.I. 24.11.1984, n. 1);*
 - *dal punto di vista ambientale dovranno essere adottate idonee soluzioni progettuali per limitare al massimo l'impatto che le opere in questione possono avere con l'ambiente circostante, soprattutto in presenza di zone con fabbricati ma anche nelle zone agricole. Dovranno pertanto essere adottate idonee mascherature di tipo vegetale (arboreo ed arbustivo);*
 - *dovrà essere previsto fin dalla fase progettuale un piano di ripristino delle sedi stradali (qualunque sia la titolarità delle stesse);*
 - *dal punto di vista urbanistico nel progetto preliminare viene indicata la fascia ex art. 49 del D.P.R. 753/80 (distanza costruzioni dal filo interno rotaia esterna pari a ml. 36) e quella relativa alla fascia di vincolo urbanistico (ml. 90 dall'asse della ferrovia) per la quale si chiede di specificare a cosa corrisponda e quali siano le norme di salvaguardia da adottare nella fascia stessa.*
- 3) di inviare la presente deliberazione alla Direzione Generale per le valutazioni ambientali – Divisione II sistemi di Valutazione Ambientale in via Cristoforo Colombo n. 44 00147 Roma e alla Regione FVG - Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna – Servizio Valutazione Impatto Ambientale, via Giulia, 75/1 – 34126 Trieste;
- 4) di nominare quale responsabile del presente procedimento il geom. Fausto Prampero, responsabile del servizio tecnico, che seguirà pertanto ogni adempimento relativo alla presente pratica, incaricandolo di disporre la trasmissione del presente parere agli organi competenti;
- 5) di dichiarare, ad unanimità di voti resi con separata votazione, il presente atto immediatamente esecutivo, ai sensi dell'art.1, comma 19 della L.R. 21/2003.

Parere del Responsabile del Servizio Tecnico

Ai sensi dell'art. 49, c. 1 del D. Lgs. 267/2000, si esprime parere favorevole alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione.

Ronchis, 28 gennaio 2013

Il Responsabile del
Servizio Tecnico
f.to Fausto Prampero

Visto di conformità all'ordinamento giuridico

Il Segretario, ai sensi dell'art. 97 c. 2 del D. Lgs. 267/2000 attesta, in relazione al presente atto, la conformità dell'azione amministrativa alla legge, allo statuto e ai regolamenti.

Ronchis, li 28 gennaio 2013

Il Segretario comunale
f.to Dott.ssa Francesca Finco

Letto, confermato e sottoscritto

Il Sindaco
f.to Biasutti Vanni

Il Segretario
f.to Finco Francesca

Certificato di Pubblicazione

Si attesta che la presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio il 29/01/2013 e vi rimarrà affissa per 15 giorni consecutivi fino al 13/02/2013.

Ronchis, li 29/01/2013

Il Responsabile della Pubblicazione
f.to Luigia Sbaiz

Si attesta che la presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio per 15 giorni consecutivi dal 29/01/2013 al 13/02/2013.

Ronchis, li 14/02/2013

Il Responsabile della Pubblicazione
f.to Luigia Sbaiz

Comunicazione ai Capigruppo

La presente deliberazione è stata comunicata ai Capi Gruppo consiliari in data 29/01/2013.

Attestato di Esecutività

Il provvedimento diventa esecutivo dal 28/01/2013.

Art. 1, c. 19, della L.R. 21/2003, come sostituito dall'art. 17, c. 2, della L.R. 17/2004 deliberazione non soggetta a controllo.

Il Responsabile dell'Esecutività
f.to Luigia Sbaiz

Copia conforme all'originale esistente presso questi uffici.

Ronchis, li 29/01/2013

Il Responsabile
Luigia Sbaiz



VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL DIRETTIVO

COPIA

ANNO 2013
N. 5 del Reg. Delibere

OGGETTO: APPROVAZIONE DOCUMENTO "OSSERVAZIONE AL PROGETTO LINEA FERROVIARIA AV-AC"

L'anno 2013, il giorno 30 del mese di Gennaio alle ore 18:30, presso il Palazzo Comunale di San Giorgio si è riunito il direttivo dell'Unione dei Comuni "CENTRO ECONOMICO DELLA BASSA FRIULANA".

Fatto l'appello nominale risultano:

		Presente/Assente
Fasan Roberto	Presidente Direttivo	Presente
Del Frate Pietro	Vice Presidente Direttivo	Presente
Favalessa Paolo	Componente Direttivo	Presente
Tomba Flavia	Componente Direttivo	Presente
Turco Marco	Componente Direttivo	Presente
Zanfagnin Alessandro	Componente Direttivo	Presente

Assiste il Segretario dell'Unione Girardello dott.ssa Maria Rosa.

Constatato il numero degli intervenuti, assume la presidenza il Sig. Fasan Roberto nella sua qualità di Presidente del Direttivo ed espone gli oggetti iscritti all'ordine del giorno e su questi il Direttivo adotta la seguente deliberazione:

IL DIRETTIVO

PREMESSO che con atto costitutivo del 14.02.2008, registrato a Cervignano del Friuli (UD) al n. 284 il 21.2.2008, è stata costituita l'Unione dei Comuni di San Giorgio di Nogaro e Torviscosa denominata "CENTRO ECONOMICO DELLA BASSA FRIULANA", per l'esercizio unificato di una serie di funzioni e attività, tra le quali sono comprese quelle attinenti l'Urbanistica e l'ambiente e che quindi la competenza ad esprimersi ne merito è posta ora in capo al Direttivo dell'Unione;

VISTO che con istanza del 14 giugno 2012, la società ITALFERR ha inviato ai sensi del D.Lgs. n. 163/2006 e ss.mm.ii. al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, al Ministero per il beni e le attività culturali, alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e alle Soprintendenze la Relazione Generale - Sistema Conoscitivo Unitario della Nuova linea AC/AC Venezia Trieste, in ottemperanza alla richiesta del Ministero stesso.

CHE nell'ambito di tale procedimento la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia interessata esprime il proprio parere ai sensi degli articoli 25, comma 2 del D.Lgs. n. 152/2006 (Norme in materia ambientale) e ss.mm.ii. e dell'articolo 3, commi 1, 3 e 4 della L.R. n. 43/1990 (ordinamento della Regione Friuli Venezia Giulia della valutazione di impatto ambientale) e ss.mm.ii.

CHE il Servizio valutazione impatto ambientale della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia con nota protocollo n. 22598 del 27.06.2012 ha richiesto ai sensi dell'articolo 3 della L.R. n. 43/1990 e ss.mm.ii. ai Comuni interessati dall'opera in oggetto di esprimere il parere.

PRESO ATTO che con propria deliberazione n.16 del 23/7/2013 questa Unione ha espresso e trasmesso alla Direzione Regionale competente il parere ai fini VIA, relativamente ai territori comunali interessati di San Giorgio di Nogaro e Torviscosa;

RITENUTO di esprimere ora delle osservazioni su tale progetto, parzialmente, già esplicitate nelle precedenti deliberazioni;

RICORDATO che in data 6 marzo 2012 si è costituita l'Assemblea permanente dei Sindaci interessati dal tracciato AV/AC tra il fiume Isonzo e il fiume Tagliamento, e che la stessa prosegue, con il supporto tecnico dell'ing. Andrea Debernardi, la valutazione complessiva del progetto preliminare, anche in sinergia con i comuni interessati dal raddoppio della "Udine - Cervignano";

CONSIDERATO altresì che:

- per la tratta Mestre - Portogruaro, lo studio di "VIA" presentato è relativo al progetto del tracciato "litoraneo" così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, nonostante da mesi sia in atto un confronto tra i Comuni veneti interessati e il Commissario Straordinario Mainardi, e che il Commissario abbia registrato (lettera ai Comuni del Veneto interessati del 13 luglio 2012) il dissenso quasi unanime dei Comuni stessi nei confronti di questo tracciato e presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, che prevede un percorso del tutto diverso, affiancato alla linea storica;

- nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico - Adriatico", e che tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010,

ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano - Udine e della connessione con la nuova linea Trieste - Venezia;

- in data 6 marzo 2012 si è costituita l'Assemblea permanente dei Sindaci interessati dal tracciato AV/AC tra il fiume Isonzo e il fiume Tagliamento, ed è in corso, con il supporto tecnico dell'ing. Andrea Debernardi, una valutazione complessiva del progetto preliminare;

- nell'ambito di questo lavoro di valutazione, l'ing. Debernardi ha depositato presso il Comune di Bagnaria Arsa il documento dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.0", nel quale sono riportati i primi risultati di valutazione del progetto in questione;

TENUTO CONTO, inoltre, che il progetto presentato, nell'attuale soluzione, risulta devastante, specie per il territorio del Comune di Torviscosa e per quelli dei Comuni circostanti, in corrispondenza dell'intersezione tra le due direttrici est-ovest e nord-sud e, in particolare, per quanto concerne la connessione a nord con lo scalo di Cervignano della tratta Cervignano - Palmanova (il cosiddetto "lunotto");

CONSIDERATO che sarebbe possibile attuare soluzioni alternative di analoga funzionalità, con rilevanti minori costi in termini economici e, soprattutto, ambientali;

RILEVATO che comunque, anche nel caso dell'adozione di auspiccate soluzioni alternative, si dovrà tener conto di tutte le misure per la protezione dell'impatto acustico che l'aumento dei flussi andrebbe sicuramente a comportare rispetto alle attuali condizioni di traffico;

Tutto ciò premesso

CON voti unanimi favorevolmente espressi nei modi di legge

DELIBERA

1. **FARE PROPRIO E APPROVARE** il documento dell'ing. Debernardi, depositato presso il Comune di Bagnaria Arsa, dal titolo "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia-Tratto Ronchi-Portogruaro. Relazione di sintesi 1.0", nel quale sono riportati i risultati del lavoro di valutazione dell'ing. Debernardi sul progetto in questione, per conto dell'Assemblea Permanente dei Sindaci;

2. **RIBADIRE** le posizioni esplicitate nella propria deliberazione. n.16/2012, che qui si allega per completezza, assieme agli allegati

3. **FORMULARE** le seguenti osservazioni al progetto di cui trattasi

a - per la tratta Mestre - Portogruaro, lo studio di "VIA" presentato è relativo al progetto del tracciato "litoraneo" così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, nonostante da mesi sia in atto un confronto tra i Comuni veneti interessati e il Commissario Straordinario Mainardi, e che il Commissario abbia registrato (lettera ai Comuni del Veneto del 13 luglio 2012) il dissenso quasi unanime dei Comuni stessi nei confronti di questo tracciato e presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, che prevede un percorso del tutto diverso, affiancato alla linea storica;

b - qualora tale ipotesi venisse a concretizzarsi, considerata la tipologia costruttiva prevista nel progetto preliminare del 2010, nella tratta "Isonzo - Cervignano", sarebbe quantomeno discutibile il permanere di alcune soluzioni tecniche e costruttive per la sola tratta restante "Cervignano - Portogruaro";

c - nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico - Adriatico", e che tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano - Udine e della connessione con la linea Trieste - Venezia, nell'attuale e/o futura configurazione;

d - in data 6 marzo 2012 si è costituita l'Assemblea permanente dei Sindaci interessati dal tracciato AV/AC tra il fiume Isonzo e il fiume Tagliamento, e che è in corso, con il supporto tecnico dell'ing. Andrea Debernardi, una valutazione complessiva del progetto preliminare, anche in sinergia con i comuni interessati dal raddoppio della "Udine - Cervignano";

e - il progetto presentato, nell'attuale soluzione, risulta devastante per il territorio dei Comuni e in corrispondenza dell'intersezione tra le due direttrici est-ovest e nord-sud, e in particolare per quanto concerne la connessione a nord con lo scalo di Cervignano della tratta Cervignano - Palmanova (il cosiddetto "Iunotto"). Per tale soluzione appare inoltre notevolmente discutibile la limitazione dell'accesso allo scalo da sud, vanificando, di fatto, le potenzialità di intermodalità dello stesso. Per lo scalo è inoltre utile conoscere quali siano le prospettive di utilizzo/adequamento all'intermodalità dello stesso, considerate le recenti ed attuali dismissioni di servizio;

f - si ritiene quindi possibile, per le motivazioni citate in premessa, attuare soluzioni alternative di analoga funzionalità, con rilevanti minori costi in termini economici e, soprattutto, ambientali;

g - si ritiene inoltre che anche un intervento di potenziamento, ristrutturazione ed ampliamento delle linee esistenti debba essere soggetto a delle mitigazioni ambientali, in particolare per quanto riguarda l'impatto acustico, il reperimento degli inerti ed il trasporto a rifiuto dei materiali di risulta;

h - si auspica, infine, una rapida definizione relativamente alla validità dell'elaborato progettuale preliminare di fine 2010. E' infatti urgente definire se debbano permanere o meno alcuni vincoli progettuali derivanti dall'ipotizzato affiancamento all'autostrada per il tratto fino a Porpetto, relativamente ai manufatti necessari per la realizzazione della terza corsia autostradale. Sarebbe infatti paradossale ed ingiustificatamente dispendioso, proseguire, anche con la semplice progettazione, nel definire opere d'arte necessarie per una linea ferroviaria che, tra qualche mese, sarà pianificata altrove;

i - lo Studio di Impatto Ambientale presentato non è aggiornato nei dati e si riferisce allo S.I.A. presentato nel 2010 i cui dati sono antecedenti;

l - non si evidenziano considerazioni riguardanti la cantierizzazione dell'opera, sui flussi derivanti dal trasporto di rifiuti dai cantieri ai siti di ricomposizione ambientale identificati nelle località di Manzano (Ud), Cordenons (Pn) e delle altre discariche situate in provincia di Gorizia e Trieste poste ad una considerevole distanza rispetto i cantieri stessi e, dai flussi di inerti necessari per la costruzione dell'opera. Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico derivante non vi è alcuna traccia nelle relazioni;

m - per tutto l'arco della durata dei cantieri, i valori di incremento di flussi di traffico nelle ore di apertura di cantiere, in alcune località, possono considerarsi non trascurabili, tenendo soprattutto conto della durata del periodo di cantierizzazione e della valenza di collegamento con le località turistiche e quindi di valori prossimi alla congestione di buona parte delle località interessate in determinati periodi dell'anno;

3. Di inviare la presente deliberazione, tramite il Comune capofila di Bagnarla Arsa alla Direzione Generale per le valutazioni ambientali – Divisione II sistemi di Valutazione Ambientale in via Cristoforo Colombo n. 44 00147 Roma e alla Regione FVG - Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna – Servizio Valutazione Impatto Ambientale, via Giulia, 75/1 – 34126 Trieste

4. Di trasmettere altresì al comune capofila per il successivo inoltro il documento di verifica delle interferenze del Comune di Torviscosa già inviate con nota 1444 di prot. Del 25.02.2011 a ITALFERR e alla Regione.

5. di dichiarare, ad unanimità di voti resi con separata votazione, il presente atto immediatamente esecutivo, ai sensi dell'art.1, comma 19 della L.R. 21/2003.

Letto, confermato e sottoscritto,

Il Presidente
F.to Fasan Roberto

Il Segretario
F.to Girardello dott.ssa Maria Rosa

ATTESTAZIONE DI INIZIO PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione oggi 04/02/2013 viene affissa all'Albo pretorio on line, ove vi rimarrà a tutto il 19/02/2013.

San Giorgio di Nogaro, lì 04/02/2013

Il Responsabile della Pubblicazione
F.to Tiziana Mores

ATTESTATO DI ESECUTIVITA`

La presente deliberazione è divenuta esecutiva il giorno 30/01/2013, poiché dichiarata immediatamente esecutiva.

Lì 30/01/2013

Il Responsabile dell'esecutività
F.to Tiziana Mores

Copia conforme all'originale.

Lì 01/02/2013

Il Responsabile
Tiziana Mores



COMUNE DI TORVISCOSA

Provincia di Udine

C.F.00470990300
C.A.P. 33050

Tel. 0431/927925-26
Fax 0431/929043

Prot. n. 1444

li, 25.02.2011

Raccomandata AR

Spett. Italferr S.p.a.
Gruppo Ferrovie dello Stato
Via Marsala, 53/67
00185 ROMA

REGIONE AUTONOMA F.V.G.
Assessore Regionale, alle
Strutture, Mobilità Pianificazione
Territoriale e LL.PP.
Via Giulia 75/1
34126 TRIESTE

Oggetto: *Trasmissione documento TAV – Interferenze.*

*In allegato alla presente si trasmette documento relativo alla
verifica delle Interferenze su Progetto Preliminare della nuova linea
AV/AC Venezia -Trieste – Tratta Portogruaro – Ronchi dei Leggionari
Distinti Saluti*



Il Resp. Area Tec.
Geom. Flavio Filippi

IN COMUNE DI TORVISCOSA
NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA TRIESTE
TRATTA PORTOGRUARO RONCHI DEI LEGGIONARI

VERIFICA DELLE INTERFERENZE

Considerazioni generali - Confronto con il progetto precedente

Anche se la presenza di una tavola d'unione che rappresentasse il territorio di ogni singolo comune avrebbe reso più semplice e agevole la lettura degli elaborati progettuali emerge evidente all'esame che il territorio del comune di Torviscosa nel caso specifico, per la sua ubicazione e conformazione è fortemente penalizzato, in termini di occupazione e frammentazione delle aree interessate, poiché la linea dell'AV/AC, nonché quella di entrata e di uscita dallo scalo, intersecano trasversalmente due volte il territorio, prevalentemente agricolo, e si espandono poi verso nord lungo la direttrice Palmanova – Udine. con diverse interferenze nella viabilità che nella progettazione vengono risolte con la realizzazione di cavalcavia, soluzione non sempre felice in particolar modo quando tali manufatti vengono realizzati in prossimità delle ormai rimaste poche zone ricche di arbusti e vegetazione naturale che favoriscono il ripopolamento delle specie di animali in via di estinzione, causando a volte uno scompenso florofaunistico .

Nel confronto dei progetti preliminari, quello realizzato nell'anno 2009 rispetto all'attuale , non emergono particolari modifiche se non nelle

riduzioni dei raggi di curvatura dei binari favorendo i tratti lineari, e l'assenza di un tratto di linea nell'incrocio primario che dalla linea principale a 300 ml. circa a sud del Villaggio Roma staccava dalla linea principale AV/AC Venezia Trieste per andarsi ad unire nella stessa linea ma nella direttrice di Palmanova-Udine. Nel progetto attuale il ricongiungimento delle due direttrici Venezia Trieste e Palmanova Udine avviene tramite la linea già esistente, previo raddoppio del fascio di binari, che corre parallelamente alla vecchia SS.n.14 e stacca allo stesso punto, previsto nel progetto precedente per altri binari, identificato sull'interferenza fra la vecchia SS.n.14 e la Roggia Giarina a circa 700 ml a Est dalla confluenza fra la vecchia e la nuova SS.n.14. Altre modifiche degne di nota non sono così evidenti da poterle prendere in considerazione.

Esame delle Interferenze

Partendo dal confine amministrativo fra i comuni di San Giorgio di Nogaro e Torviscosa sulla direttrice "Linea Ferroviaria Venezia S.L. Trieste" l'ingresso sul territorio di Torviscosa della linea ferroviaria avviene in corrispondenza della Roggia Zumello superata da un viadotto già predisposto per la linea principale, il viadotto si prolunga fino ad incrociare la "Roggia Giarina" superandola. I terreni impegnati sono tutti a destinazione agricola privi di fabbricati residenziali e aziendali.

Dopo questo troviamo il primo tratto in trincea che va dalla "Roggia Giarina" fino a 800 ml a est dalla strada comunale che porta al Villaggio Roma e alla località Arsa (Strada Provinciale). Qui si crea una interferenza fra Strada comunale e ferrovia AV/AC che viene superata in fase progettuale con un cavalcavia. I terreni circostanti sono sempre in zona agricola. Questo tratto si posiziona a circa 300 ml. a sud del Villaggio Roma e a 250 a sud delle case Vitelleria

La linea prosegue poi ritornando viadotto per superare l'interferenza con la "Roggia Zuina" e la S.P. n.69 Torviscosa -Bagnaria Arsa fino a raggiungere il confine amministrativo con il comune di Bagnaria Arsa sul "Canale Riolino" In questo ultimo tratto la linea AV/AC pur essendo posizionata in zona agricola passa ad una distanza di ml. 200 da un nucleo residenziale di circa 40 unità. Nela zona. È all'esame dei competenti organi, è stata richiesta un Autorizzazione Unica per l'insediamento di una centrale BIOGAS

Rimane immutato il percorso della ferrovia esistente salvo ampliamento verso la vecchia SS.14, alcuni binari staccheranno verso dx sulla direttrice Venezia Trieste all'altezza della "Roggia Zuina" sulla vecchia SS n.14 passando sotto il viadotto della linea principale per convogliarsi in essa nella direttrice Palmanova -Udine. Altro fascio di binari, a sx della stessa direttrice, servirà per la nuova tratta ferroviaria che andrà a raggiungere le strutture portuali e industriali di San Giorgio di Nogaro togliendo la ferrovia dal centro del paese

Esaminiamo ora il tratto che congiunge la linea principale "Venezia S.L. Trieste alla Palmanova-Udine" considerando anche l'entrata e l'uscita dallo scalo ferroviario e dall'Interporto.

Il primo contatto con il confine amministrativo del comune di Torviscosa e la linea lo abbiamo nell'interferenza con la "Roggia Zumello", scavalcata tramite un manufatto, che raccoglie in un unico fascio anche i binari provenienti da San Giorgio di Nogaro per essere convogliati verso Udine a circa 200 ml. Nord dalla linea principale.

Nello stesso punto si congiungono anche i binari provenienti dall'attuale sede ferroviaria. Anche in questo caso i terreni interessati dalle opere hanno destinazione agricola. Quest'ultimo collegamento propone alcune interferenze di cui la prima con la SS.14 e la "Roggia Giarina" che saranno oggetto di studio approfondito con lo svincolo che si andrà a realizzare per la nuova viabilità stradale e ferroviaria verso la zona Industriale di San Giorgio di Nogaro . La "Roggia Giarina" comunque sarà oggetto di deviazione così come verrà deviata la "Roggia Zumello" alla prima interferenza a nord della SS-14 in corrispondenza del Vecchio Casello (Taverna).

Partendo dall'incrocio principale verso nord nella direttrice Palmanova Udine si andrà ad occupare tutto il sedime che ospitava la vecchia ferrovia nella tratta San Giorgio di Nogaro Palmanova Udine. fino a dividersi all'altezza della località Arsa con un binario che curva a destra per dirigersi allo scalo ferroviario e l'altro che continua verso Palmanova. Il tratto è caratterizzato da una interferenza su strada

bianca a livello del vecchio casello che viene superata con un cavalcavia di tipo agricolo ma, soprattutto, dalla interferenza con la SP.113 Chiarmacis – Porpetto arteria ad elevato volume di traffico.

Anche in questo caso la proposta è un cavalcavia di adeguate dimensioni per sopperire alle proprie funzioni

. Proseguendo poi sul tratto verso Palmanova arriviamo al confine amministrativo fra il Comune di Torviscosa e il comune di Gonars nel punto in cui la linea di uscita dallo scalo ferroviario va a ricongiungersi con la linea principale. Tutte le aree interessate sono a destinazione agricola.

Nell'altro tratto dove il binario curva a destra e porta allo scalo ferroviario in entrata e in uscita è parallelo ad una strada agricola già esistente e va a lambire la zona dei "Lagheti", oggetto di recupero ambientale per il ripopolamento delle specie in via di estinzione, mentre va a interferire con la strada comunale di Ontagnano in località Bordiga. Per ultimo il tratto che va chiudere sul confine amministrativo di Torviscosa sulla SP. 69 in metà della carreggiata. In questo ultimo tratto i binari corrono, seppur come sempre in zona agricola ma ad una distanza, verso sud, di ml 400 circa.

Si raccomanda che nella stesura dei progetti definitivo ed esecutivo dei manufatti di mantenere, compatibilmente con le altre esigenze, pendenze accettabili, mai rampe ripide.

Le considerazioni tecniche riportate nel presente documento hanno valore indicativo e sono tese a fornire supporto alla progettazione di

grado superiore.

L'amministrazione si riserva di esprimere il proprio giudizio e valutazione sull'intervento nella progettazione di ordine superiore e nel documento di Valutazione d'Impatto Ambientale. (V.I.A).

Torviscosa li, 25.02.2011

Il Resp. Dell'Area Tec.
Geom. Flavio Filippi



**UNIONE DEI COMUNI
CENTRO ECONOMICO DELLA BASSA FRIULANA
Provincia di Udine**

Piazza del Municipio, 1 – 33058 SAN GIORGIO DI NOGARO
Cod. Fisc. 90017070302



COPIA

DELIBERAZIONE N. 16

**OGGETTO: Legge n. 443/2001 – D.Lgs. n. 163/2006 – D.Lgs. n. 152/2006 - L.R. n. 43/1990.-
Progetto preliminare "Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste". Espressione parere ai fini VIA.-**

L'anno 2012 il giorno 23 del mese di luglio alle ore 18.30, presso il Palazzo Comunale di Torviscosa si è riunito il direttivo dell'Unione dei Comuni "CENTRO ECONOMICO DELLA BASSA FRIULANA"

Risultano

		Presente/ Assente
FASAN Roberto	PRESIDENTE	P
DEL FRATE Pietro	VICE PRESIDENTE	P
FAVALESSA Paolo	COMPONENTE	A
TOMBA Flavia	COMPONENTE	P
TURCO Marco	COMPONENTE	A
ZANFAGNIN Alessandro	COMPONENTE	P

Assiste alla seduta il Vice Segretario dell'Unione dott. Giovanna Schirra, con funzioni di verbalizzante.

Constatato il numero legale assume la presidenza il sig. Fasan Roberto ed espone gli oggetti iscritti all'ordine del giorno e su questi il Direttivo adotta la seguente deliberazione:

IL DIRETTIVO

PREMESSO che con atto costitutivo del 14.02.2008, registrato a Cervignano del Friuli (UD) al n. 284 il 21.2.2008, è stata costituita l'Unione dei Comuni di San Giorgio di Nogaro e Torviscosa denominata "CENTRO ECONOMICO DELLA BASSA FRIULANA", per l'esercizio unificato di una serie di funzioni e attività;

PRESO ATTO che con deliberazione dell'Assemblea dell'Unione n. 5/2009 sono state implementate le funzioni tra quelle previste dall'art. 5 dello Statuto, con l'attribuzione all'ente stesso delle funzioni attinenti l'ambiente e che quindi la competenza sopra indicata è posta ora in capo al Direttivo dell'Unione dei Comuni – Centro Economico della Bassa Friulana ;

VISTO che con istanza del 14 giugno 2012, la società ITALFERR ha inviato ai sensi del D.Lgs. n. 163/2006 e ss.mm.ii. al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, al Ministero per il beni e le attività culturali, alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e alle Soprintendenze la Relazione Generale - Sistema Conoscitivo Unitario della Nuova linea AV/AC Venezia Trieste, in ottemperanza alla richiesta del Ministero stesso.

CHE nell'ambito di tale procedimento la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia interessata esprime il proprio parere ai sensi degli articoli 25, comma 2 del D.Lgs. n. 152/2006 (Norme in materia ambientale) e ss.mm.ii. e dell'articolo 3, commi 1, 3 e 4 della L.R. n. 43/1990 (ordinamento della Regione Friuli Venezia Giulia della valutazione di impatto ambientale) e ss.mm.ii.

CHE il Servizio valutazione impatto ambientale della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia con nota protocollo n. 22598 del 27.06.2012 ha richiesto ai sensi dell'articolo 3 della L.R. n. 43/1990 e ss.mm.ii. ai Comuni interessati dall'opera in oggetto di esprimere il parere.

VISTI ed esaminati gli elaborati tecnici relativi al progetto allegato alla sopra citata nota.

VISTO l'allegato ALL.1) contenente il documento del Comune di San Giorgio di Nogaro (UD).

VISTO l'allegato ALL.2) contenente il documento del Comune di Torviscosa (UD).

VISTO l'allegato ALL.3) relativo al documento predisposto dall'assemblea permanente dei Sindaci sulla valutazione e del progetto preliminare AV/AC presentato nel dicembre 2010 (fino a luglio 2012) e sottoscritto dai Sindaci.

RITENUTO pertanto di approvare i sopra elencati allegati i quali compiutamente sintetizzano le posizioni delle Amministrazioni ed esprimono i pareri di competenza richiesti, in merito al progetto di cui trattasi.

Tutto ciò premesso;

VISTI i pareri favorevoli espressi ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267/2000 e ss.mm.ii.;

VISTO il D.Lgs. 267/2000 e ss.mm.ii.;

VISTA la L.R. n. 43/1990 e ss.mm.ii.;

VISTO il D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

VISTO il D.Lgs. n. 163/2006 e ss.mm.ii.

CON VOTI favorevoli e unanimi, resi nei modi di Legge;

DELIBERA

1. DI APPROVARE l'allegato ALL.1) del Comune di San Giorgio di Nogaro (UD), l'allegato ALL.2) del Comune di Torviscosa (UD) e l'allegato ALL.3) documento relativo all'attività dell'assemblea permanente dei Sindaci sulla valutazione e del progetto preliminare AV/AC presentato nel dicembre 2010 (fino a luglio 2012), sottoscritto dai Sindaci medesimi.

2. DI ESPRIMERE PARERE CONTRARIO, sulla scorta degli allegati sopraindicati, formanti parte integrante e sostanziale della presente, relativamente alla Relazione Generale - Sistema Conoscitivo Unitario della Nuova linea AV/AC Venezia Trieste trasmessa a questo Ente dalla Regione Friuli Venezia Giulia – Servizio valutazione impatto ambientale con nota protocollo n. 22598 del 27.06.2012, ai sensi della L.R. n. 43/1990 e ss.mm.ii.

3. DI TRASMETTERE alla Regione Friuli Venezia Giulia - Servizio valutazione impatto ambientale, copia del presente atto per gli adempimenti di competenza.

3. DI DICHIARARE la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 10 della L.R. 21/2003 e successive modifiche ed integrazioni.

Letto, confermato e sottoscritto,

Il Presidente
F.to Fasan Roberto

Il Vice Segretario
F.to Giovanna Schirra

ATTESTAZIONE DI INIZIO PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione oggi 26/07/2012 viene affissa all'Albo pretorio presso la sede dell'Unione – Municipio di San Giorgio di Nogaro e ove vi rimarrà a tutto il 01/08/2012

Lì 26/07/2012

Il Funzionario Incaricato
Tiziana Mores

Lì, 02/08/2012

Il Funzionario Incaricato
Tiziana Mores

ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è :

xxx immediatamente eseguibile ed esecutiva dal momento dell'adozione

esecutiva dal

Il Funzionario Incaricato
Tiziana Mores

Copia conforme all'originale.

Lì 26/07/2012

Il Funzionario Incaricato
Tiziana Mores

PUBBLICAZIONE PRESSO IL COMUNE DI TORVISCOSA.

La presente deliberazione viene affissa all'albo Pretorio dalal.....

Il Funzionario Incaricato



COMUNE DI SAN GIORGIO DI NOGARO

Provincia di Udine

Piazza del Municipio n. 1 - Tel. 0431/623654 - 50 Fax 0431/623659

ALL. 1) alla Deliberazione Direttivo n. 16/2012

OGGETTO: LEGGE N. 443/2001 – D.LGS. N. 163/2006 – D. LGS. N. 152/2006 – L.R. N. 43/1990.-
PROGETTO PRELIMINARE "NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE" - INTEGRAZIONI
-PARERE.-

Con istanza del 14 giugno 2012, la società ITALFERR ha inviato ai sensi del D.Lgs. n. 163/2006 e ss.mm.ii. al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, al Ministero per il beni e le attività culturali, alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e alle Soprintendenze la Relazione Generale - Sistema Conoscitivo Unitario della Nuova linea AC/AC Venezia Trieste, in ottemperanza alla richiesta del Ministero stesso.

Nell'ambito di tale procedimento la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia interessata esprime il proprio parere ai sensi degli articoli 25, comma 2 del D.Lgs. n. 152/2006 (Norme in materia ambientale) e ss.mm.ii. e dell'articolo 3, commi 1, 3 e 4 della L.R. n. 43/1990 (ordinamento della Regione Friuli Venezia Giulia della valutazione di impatto ambientale) e ss.mm.ii.

Il Servizio valutazione impatto ambientale della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia con nota protocollo n. 22598 del 27.06.2012 ha richiesto ai sensi dell'articolo 3 della L.R. n. 43/1990 e ss.mm.ii. ai Comuni interessati dall'opera in oggetto di esprimere il parere.

Visti ed esaminati gli elaborati tecnici relativi al progetto allegato alla sopra citata nota, si riscontra che:

1. alcuni piloni del viadotto ferroviario in progetto andranno ad interessare un'area attualmente destinata a vasca di piscicoltura (già comunicato con nota comunale protocollo n. 15179/2114 del 21.02.2011);
2. il tracciato ferroviario in progetto andrà a "tagliare" a metà un'azienda agricola con notevoli danni economici;
3. il tracciato ferroviario in progetto si è spostato troppo a sud rispetto a quello relativo al precedente protocollo firmato dall'Amministrazione Comunale (infatti nel precedente protocollo il tracciato ferroviario non interessava il territorio del Comune di San Giorgio di Nogaro).

In relazione a quanto sopra evidenziato, l'Amministrazione Comunale di San Giorgio di Nogaro, ai sensi dell'art. 3 della L.R. n. 43/1990 e ss.mm.ii. esprime il proprio **PARERE NEGATIVO** al progetto citato in oggetto.



COMUNE DI TORVISCOSA

Provincia di Udine

C.F. 00470990300
C.A.P. 33050

Tel. 0431/927911
Fax 0431/929043

ALL 2) Deliberazione Direttivo n.16/2012

LEGGE N: 443/2001 – D LGS. 163/2006 – D. LGS. 152/2006 – L.R. 43/1990. PROGETTO
PRELIMINARE "NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE".- INTEGRAZIONI -
PARERE

L'attuale Amministrazione Comunale non era in carica al momento in cui sono stati espressi i pareri relativi al progetto in oggetto. Conseguentemente intende aggiungere le seguenti fondamentali integrazioni e pareri.

Premesso che:

1. Alla luce del commissariamento e dai pareri espressi dai Comuni Veneti, va tenuto presente che il quadro programmatico della linea VE – TS è totalmente cambiato. Questo porterà ad una rivalutazione della tratta che percorrerà la nostra Regione.
2. Nella relazione allegata al progetto in oggetto, manca l'analisi documentata dei flussi di traffico previsti sia per le merci che per i passeggeri.
3. Manca totalmente una valutazione costi benefici, indispensabile per un quadro economico attendibile, così come previsto dal D. Lgs. 163/2006.
4. Alla luce delle mutate priorità espresse dalla Regione, vedi "Corridoio Baltico-Adriatico", la soluzione dei nodi per l'intersezione tra le due direttrici diventa prioritario.
5. Tenuto conto che il progetto presentato devasterebbe totalmente il territorio del Comune di Torviscosa, si chiede una sua completa revisione al fine di operare, così come avviene in Veneto, sulla linea storica tutti gli opportuni ammodernamenti e potenziamenti per un completo e razionale utilizzo di tale infrastruttura, alla luce anche dei continui e penalizzanti disservizi per i passeggeri.
6. Questa revisione dovrà tener conto di tutte le misure per la protezione dell'impatto acustico che l'aumento dei flussi andrebbe sicuramente a modificare, rispetto alle attuali condizioni di traffico.

Ciò considerato e premesso, l'Amministrazione Comunale di Torviscosa, ai sensi dell'art. 3 della l.r. 43/1990 esprime pertanto il proprio **PARERE NEGATIVO** al progetto preliminare "NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA -TRIESTE" presentato nel dicembre 2010.

**ASSEMBLEA PERMANENTE DEI SINDACI DELLA BASSA FRIULANA INTERESSATI DAL
PROGETTO PRELIMINARE "NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE" (2010)
NELLA TRATTA FIUME ISONZO-FIUME TAGLIAMENTO**

DOCUMENTO UNITARIO

*OSSERVAZIONI IN MERITO AL DOCUMENTO INTEGRATIVO AL "VIA" PER IL
PROGETTO DELLA "NUOVA LINEA AV/ACTRIESTE-VENEZIA" DEL 2010*

In merito all'invio del documento integrativo allo studio di VIA relativo al progetto preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" (dicembre 2010) da parte della Regione- Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche della Montagna, avvenuto in data 27 giugno 2012, i Comuni che fanno parte dell'Assemblea Permanente dei Sindaci costituitasi il 6 marzo 2012 (Bagnaria Arsa, Carlino, Castions di Strada, Cervignano del Friuli, Gonars, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pocenia, Porpetto, Ronchis, Ruda, San Giorgio di Nogaro, Teor, Torviscosa, Villa Vicentina, Fiumicello) e i Comuni che, benché non tenuti ad esprimere un parere sul documento integrativo al VIA, hanno successivamente aderito alla proposta di far parte dell'Assemblea medesima (Santa Maria la Longa, Pozzuolo del Friuli, Pavia di Udine, Precenicco, Latisana) esprimono in maniera unitaria le seguenti osservazioni.

- 1) Per la tratta Mestre-Portogruaro, lo studio di "VIA" presentato è relativo al progetto del tracciato "litoraneo" così come definito negli elaborati presentati da RFI a dicembre 2010, nonostante da mesi sia in atto un confronto tra i Comuni interessati e il Commissario Straordinario Mainardi.

Il Commissario ha registrato (lettera ai Comuni del Veneto del 13 luglio 2012) il dissenso quasi unanime dei Comuni interessati nei confronti del tracciato "litoraneo" e ha presentato ad aprile 2012 uno studio di fattibilità, attualmente al vaglio dei Comuni stessi, che prevede un tracciato del tutto diverso, affiancato alla linea storica.

Questo mutamento di scenario non può non avere conseguenze dirette anche sulla tratta friulana, in particolare per quanto riguarda il tracciato previsto tra Ronchis e Torviscosa e la scelta progettuale del 2010 di affiancare le infrastrutture ferroviarie all'Autostrada A4.

Il problema dell'innesto tra i due rami, e l'eventuale disomogeneità delle caratteristiche tecniche del tracciato, sono a questo punto ineludibili, e dovranno essere oggetto di una valutazione seria e circostanziata da parte dei Sindaci dei Comuni friulani

per l'individuazione di un'eventuale alternativa di tracciato compatibile con lo scenario che si sta delineando in Veneto e che dovrà tenere conto di tutte le possibili fasi di ammodernamento e di potenziamento della linea storica.

Si evidenzia inoltre come in territorio di Ronchis il tracciato proposto nel progetto preliminare RFI del 2010 insista su di un corridoio che appare ormai compromesso dalla realizzazione del nuovo casello autostradale.

- 2) Nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha adottato una proposta di modifica della rete di Trasporto Transeuropeo che definisce un nuovo corridoio, il cosiddetto "Baltico-Adriatico", il quale, entrando in Italia dal valico di Tarvisio e ricalcando la cosiddetta "Pontebbana" fino a Udine, proseguirà a sud in direzione di Palmanova e di Cervignano scalo, per connettersi alla linea Trieste-Venezia.

Tale proposta muta radicalmente il quadro programmatico su cui si è sviluppato il progetto RFI del 2010, ponendo in immediato e prioritario risalto il tema del raddoppio della Cervignano-Udine e della connessione con la nuova linea Trieste-Venezia.

La valutazione che l'Assemblea dei Sindaci esprimerà in accordo con il professionista dovrà riguardare anche la tratta Cervignano-Palmanova-Udine e non solo l'interconnessione con la Trieste-Venezia e l'ingresso allo scalo merci di Cervignano.

In merito a quest'ultimo punto, le Amministrazioni Comunali di Torviscosa, Bagnaria Arsa, Gonars e Palmanova esprimono il proprio dissenso sulla soluzione progettuale contenuta nel progetto RFI del 2010, in particolare per quanto riguarda il "lunotto" di collegamento tra lo scalo e la connessione prevista sul sedime della dismessa linea San Giorgio di Nogaro-Palmanova.

**ATTIVITA' DELL'ASSEMBLEA PERMANENTE DEI SINDACI SULLA VALUTAZIONE E DEL
PROGETTO PRELIMINARE AV/AC PRESENTATO NEL DICEMBRE 2010
(FINO A LUGLIO 2012)**

- 1) Con comunicazione del 13 settembre 2011, prot. n. 853, pervenuta ai Comuni di **Bagnaria Arsa, Carlino, Castions di Strada, Cervignano del Friuli, Gonars, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pocenia, Porpetto, Ronchis, Ruda, San Giorgio di Nogaro, Teor, Torviscosa, Villa Vicentina**, l'Assessorato alle Infrastrutture, Mobilità, Pianificazione Territoriale, Lavori Pubblici della Regione Friuli Venezia Giulia ha comunicato il suo impegno "a sostenere le spese per l'espletamento della consulenza tecnica a supporto delle valutazioni dei Comuni interessati al tracciato della linea

ferroviaria AV/AC nella tratta confine regionale-Ronchi sud nell'ambito delle procedure di valutazione di impatto ambientale e di localizzazione del progetto".

2) Il giorno 20 ottobre 2011, il Comune di Bagnaria Arsa è stato nominato dai Sindaci riunitisi in assemblea come Comune capofila per le procedure di richiesta del contributo regionale e per l'acquisizione delle delibere giuntali dei Comuni aderenti.

3) Il giorno 6 marzo 2012 si è costituita formalmente l'Assemblea Permanente dei Sindaci dei Comuni interessati dal passaggio della linea ferroviaria AV/AC nel tratto regionale compreso tra il fiume Isonzo e il fiume Tagliamento, che si è dotata di proprio regolamento interno. Oltre ai Comuni citati, sono stati invitati a partecipare all'assemblea, e hanno aderito all'invito, i Comuni di **Fiumicello** e di **Santa Maria la Longa**.

L'assemblea ha determinato di nominare l'ing. **ANDREA DEBERNARDI** quale suo consulente per la valutazione del progetto preliminare in oggetto e per l'elaborazione di proposte alternative.

4) Nell'assemblea del 14 giugno 2012, presente l'ing. Debernardi, l'Assemblea ha deciso di invitare a far parte dell'assemblea anche i Sindaci dei Comuni di **Precenico**, **Latisana**, **Pavia di Udine**, **Pozzuolo del Friuli**, affinché il novero dei Comuni potenzialmente interessati dal tracciato AV/AC Trieste-Venezia e dal ventilato raddoppio della Udine-Cervignano fosse completo.

I quattro Comuni sopra citati hanno aderito all'invito.

Nella stessa seduta, è stato inoltre approvato il cronoprogramma di lavoro presentato dal professionista.

5) Nella seduta dell'11 luglio 2012, sono stati definiti i gruppi di lavoro per Comuni omogenei che, pur in un quadro complessivo di analisi e valutazione del progetto, saranno chiamati ad affrontare le specificità locali e le peculiarità del tracciato.

I gruppi, in tutto quattro, sono così composti:

1) Settore est: Villa Vicentina, Fiumicello, Ruda, Cervignano.

2) Settore centrale (connessione con "Baltico-Adriatico"): Cervignano, Torviscosa, San Giorgio di Nogaro, Bagnaria Arsa, Gonars.

3) Settore ovest: San Giorgio di Nogaro, Porpetto, Carlino, Teor, Castions di Strada, Muzzana, Palazzolo, Precenico, Pocenia, Ronchis, Latisana.

4) Settore Palmanova-Udine: Bagnaria Arsa, Palmanova, Santa Maria la Longa, Pavia di Udine, Pozzuolo.

PROGRAMMA DI LAVORO (DA LUGLIO 2012 IN POI)

Dal 23 luglio 2012 si inizieranno i lavori dei singoli gruppi, come sopra definiti, assieme all'ing. Debernardi.

Entro la prima metà di settembre 2012, sarà approntato un primo elaborato, dal carattere più generale, con una prima valutazione complessiva sul tracciato e sulle possibili alternative.

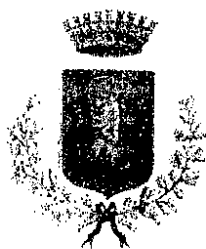
Detto elaborato verrà presentato al Commissario Straordinario Mainardi e all'Assessore Regionale Riccardi nel corso di un incontro che sarà organizzato a questo scopo.

Entro il mese di dicembre 2012, saranno consegnati gli elaborati finali dello studio del professionista.

Bagnaria Arsa, 23 luglio 2012

- Il Sindaco di BAGNARIA ARSA
- Il Sindaco di CARLINO
- Il Sindaco di CASTIONS DI STRADA
- Il Sindaco di CERVIGNANO DEL FRIULI
- Il Sindaco di GONARS
- Il Sindaco di FIUMICELLO
- Il Sindaco di LATISANA
- Il Sindaco di MUZZANA DEL TURGNANO
- Il Sindaco di PALAZZOLO DELLO STELLA
- Il Sindaco di PALMANOVA
- Il Sindaco di PAVIA DI UDINE
- Il Sindaco di POCENIA
- Il Sindaco di PORPETTO
- Il Sindaco di POZZUOLO DEL FRIULI
- Il Sindaco di PRECENICCO
- Il Sindaco di RONCHIS
- Il Sindaco di RUDA
- Il Sindaco di SAN GIORGIO DI NOGARO
- Il Sindaco di SANTA MARIA LA LONGA
- Il Sindaco di TEOR
- Il Sindaco di TORVISCOSA
- Il Sindaco di VILLA VICENTINA

[Handwritten signatures and names on a dotted line grid]
The right side of the page contains a series of horizontal dotted lines. Over these lines, there are numerous handwritten signatures and names in black ink. Some of the legible names include "Emilio", "Luigi", "Luca", "Enrico", "Antonio", "Maurizio", "Giovanni", "Roberto", "Francesco", "Alessandro", "Domenico", "Giancarlo", "Stefano", "Matteo", "Andrea", "Fabrizio", "Nicola", "Giovanni", "Antonio", "Roberto", "Francesco", "Alessandro", "Domenico", "Giancarlo", "Stefano", "Matteo", "Andrea", "Fabrizio", "Nicola", "Giovanni", "Antonio", "Roberto", "Francesco", "Alessandro", "Domenico", "Giancarlo", "Stefano", "Matteo", "Andrea", "Fabrizio", "Nicola". There are also some initials and marks, including 'x' marks next to some lines.



COPIA

N. 14 Reg. Delib.

Comune di Villa Vicentina Provincia di Udine

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

OGGETTO: "Approvazione documento "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste - tratta Portogruaro-Ronchi".

L'anno **DUEMILATREDICI**, il giorno **SEI** del mese di **FEBBRAIO** alle ore **18,30** nella sala Comunale, in seguito a convocazione disposta dal Sindaco, si è riunita la Giunta Comunale.

Intervengono i Signori:

Cognome e Nome	Carica	Presenti	Assenti
Pischedda Mario Romolo	Sindaco	X	
Del Stabile Carlo	Vicesindaco		X
Franz Mauro	Assessore	X	
Mattiussi Carlo Alberto	Assessore		X
Ballaminut Andrea	Assessore	X	

Assiste il Segretario Comunale dott. Sergio Sciapeconi.

Constatato il numero legale degli intervenuti, assume la presidenza il dott. Mario Romolo-Pischedda in qualità di Sindaco, ed espone gli oggetti iscritti all'ordine del giorno e su questi la Giunta Comunale adotta la seguente deliberazione.

OGGETTO: Approvazione documento "Osservazioni al progetto preliminare della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste – tratta Portogruaro-Ronchi".

LA GIUNTA MUNICIPALE

CONSIDERATO:

- che in data 6 marzo 2012 il Comune di Villa Vicentina ha aderito alla costituzione dell'Assemblea Permanente dei Sindaci della Bassa Friulana interessati dal progetto preliminare "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" nella tratta Ronchi Sud-confine regionale;
- che in data 11 luglio 2012 l'Assemblea dei Sindaci ha deliberato di redigere un documento unitario, che illustri l'attività e gli obiettivi dell'Assemblea Permanente, nonché il cronoprogramma dei lavori di valutazione ed analisi del progetto alla luce dei nuovi scenari previsti rispetto al progetto RFI del 2010, sull'intero tracciato AV/AC da Mestre a Trieste e conseguentemente al documento relativo di VIA;

DATO ATTO che con propria deliberazione n° 50 del 25 luglio 2012 questa Amministrazione Comunale esprimeva il proprio parere nell'ambito del procedimento di V.I.A. in corso sul progetto integrativo alla Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" (dicembre 2010), ai sensi dell'art. 3, comma 4, della L.R. 43/1990 e dell'art. 25, comma 3, del D.Lgs. 152/2006, riscontrando alla richiesta formulata dalla Regione alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna – Servizio V.I.A., con nota di data 27.06.2012, prot. n. 0022598/P Class. ALP-VIA, pervenuta e registrata al protocollo del Comune n° 2559 dd. 29.06.2012.

RICORDATO che nella seduta del giorno 6 marzo 2012 l'Assemblea Permanente dei Sindaci dei Comuni interessati da passaggio della linea ferroviaria AV/AC ha determinato di nominare l'ing Andrea Debernardi quale suo consulente per la valutazione del progetto preliminare in oggetto e per l'elaborazione di proposte alternative;

VISTI i seguenti documenti, redatti dall'ing. Andrea Debernardi, con studio in via Roma n. 30 a Osnago (LC) nell'ambito dello studio valutativo del progetto:

- OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE DELLA NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE TRATTA PORTOGRUARO-RONCHI - Relazione di sintesi;
- Schema direttore per il potenziamento della rete ferroviaria nella bassa pianura friulana - rapporto intermedio;
- Schema direttore per il potenziamento della rete ferroviaria nella bassa pianura friulana - Tavola 1N;
- Schema direttore per il potenziamento della rete ferroviaria nella bassa pianura friulana - Tavola 1E;
- Schema direttore per il potenziamento della rete ferroviaria nella bassa pianura friulana - Tavola 1W;

RICHIAMATA, altresì, il fascicolo "Osservazione al Progetto preliminare ed allo studio di impatto ambientale", nonché le considerazioni espresse dalla Commissione Consiliare sulla TAV, approvati unitamente al "Documento Unitario" dell'Assemblea Permanente dei Sindaci con la sopra richiamata deliberazione di Giunta Comunale 50 del 25 luglio 2012 di espressione del proprio parere nell'ambito del procedimento di VIA;

RITENUTO di procedere stante il cronoprogramma dei lavori convenuto dall'Assemblea Permanente dei Sindaci, approvando gli elaborati redatti dall'ing. Andrea Debernardi e attribuendo agli stessi la valenza di atti amministrativi integrativi di ogni altro documento approvato dall'Amministrazione Comunale in merito al progetto in argomento;

VISTI i pareri di regolarità tecnica e contabile espressi ai sensi dell'art. 49 del D. Leg.vo 267/2000, così come modificato dall'art.3 del D.L. 10.10.2012, n. 174;

CON VOTI unanimi e favorevoli, resi ed accertati nei modi e forme di legge

DELIBERA

DI APPROVARE la premessa narrativa che forma parte integrante del presente provvedimento;

DI APPROVARE i seguenti elaborati redatti dall'ing. Andrea Debernardi, con studio in via Roma n. 30 a Osnago (LC), nell'ambito dello studio valutativo del progetto di "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste":

- OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE DELLA NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE TRATTA PORTOGRUARO-RONCHI - Relazione di sintesi;
- Schema direttore per il potenziamento della rete ferroviaria nella bassa pianura friulana - rapporto intermedio;
- Schema direttore per il potenziamento della rete ferroviaria nella bassa pianura friulana - Tavola 1N;
- Schema direttore per il potenziamento della rete ferroviaria nella bassa pianura friulana - Tavola 1E;
- Schema direttore per il potenziamento della rete ferroviaria nella bassa pianura friulana - Tavola 1W;

che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente provvedimento anche se non materialmente allegati, ma depositati agli atti dell'Ufficio Tecnico Comunale

DI DARE ATTO che quanto deliberato ed approvato con il presente atto integra il parere espresso con deliberazione della Giunta Municipale n° 50 del 25 luglio 2012, avente ad oggetto "NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE – Osservazioni al progetto preliminare, allo studio di impatto ambientale, alla relazione generale sistema conoscitivo unitario ed espressione del parere previsto all'art. 3, comma 4, della L.R. 07.09.1990, n° 43 e dall'art 25 del D.Lgs. 03.04.2006, n° 152"

RAVVISATA L'URGENZA, CON SUCCESSIVA VOTAZIONE UNANIME E FAVOREVOLE, resa per alzata di mano

DELIBERA

di dichiarare la presente immediatamente esecutiva ai sensi dell'art. 1, comma 19 della L.R. 21/03 e successive modifiche ed integrazioni.

Si esprime parere favorevole di regolarità tecnica in relazione alle proprie competenze, ai sensi dell'art. 49 – 1° comma - dei D.Lgs. 267/2000

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO TECNICO
f.to dott. Sergio Sciapeconi

Letto, confermato e sottoscritto.

IL SINDACO
F.to dott. Mario Romolo Pischetta

IL SEGRETARIO
F.to dott. Sergio Sciapeconi

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Si certifica che copia della presente deliberazione viene pubblicata all'albo pretorio comunale e all'albo pretorio on-line per 15 giorni consecutivi dal 11.02.2013 al 26.02.2013, ai sensi delle disposizioni regionali vigenti.

() ORDINARIO

(X) IMMEDIATAMENTE ESECUTIVA

e che inoltre la medesima è stata comunicata ai Capigruppo Consiliari ai sensi della L. 21/2003

L'IMPIEGATO RESPONSABILE
F.to Antonella Pirisi

Si attesta che copia della presente deliberazione è stata pubblicata all'albo pretorio comunale e all'albo pretorio on-line per 15 giorni consecutivi dal 11.02.2013 al 26.02.2013, senza riportare denunce o reclami.

Li, 27.02.2013

L'IMPIEGATO RESPONSABILE
F.to Antonella Pirisi

Per copia conforme all'originale.
Villa Vicentina, 11.02.2013

L'impiegato/Incaricato
Antonella Pirisi



OGGETTO: “Presenza d’atto e approvazione delle Osservazioni del Comune alla procedura di VIA per il Progetto preliminare linea AV/AC Venezia – Trieste”.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Il Sindaco illustra il punto all’ordine del giorno e chiede all’assemblea di fare propria la deliberazione assunta dalla Giunta comunale N. 50 seduta del 25.07.2012 ad oggetto: “*NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE – Osservazioni al progetto preliminare, allo studio di impatto ambientale, alla relazione generale sistema conoscitivo unitario ed espressione del parere previsto all’art. 3, comma 4, della L.R. 07.09.1990, n° 43 e dall’art 25 del D.Lgs. 03.04.2006, n° 152*”,

Il 29/06/2012 abbiamo ricevuto dalla Regione la richiesta di esprimere il nostro parere in merito al procedimento di Valutazione Impatto Ambientale della “Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste”. Per quello che riguarda il nostro comune nulla è cambiato rispetto al progetto presentato a dicembre 2010, sul quale avevamo fatto un grande lavoro di esame insieme all’Ing. Debernardi, coinvolgendo il Consiglio Comunale, la Commissione Consiliare sulla TAV ed anche i cittadini. Il tutto era stato raccolto nella relazione prodotta dal nostro consulente che abbiamo inoltrato nel corso del 2011 e quindi riproposto a luglio 2012.

Se dal punto di vista del progetto nulla ancora è cambiato, segnalo con piacere alcune novità.

La prima è che finalmente è stata costituita l’Assemblea Permanente dei sindaci della Bassa Friulana interessati al tracciato. Capofila è il comune di Bagnaria Arsa ed il tecnico incaricato è quello da noi indicato, l’ing. Debernardi. Compito dell’Assemblea è quello di esaminare il progetto prodotto da Italferr e proporre sullo stesso modifiche ed integrazioni. Nel corso delle riunioni propedeutiche all’insediamento dell’Assemblea sono state da me definite chiaramente le condizioni per la partecipazione ai lavori del comune di Villa Vicentina. In particolare ho sottolineato che prendere per assodato che la TAV si farà, senza discussioni, era per me condizione ostativa alla partecipazione ai lavori del nostro comune. Ho sempre richiesto, e finora ottenuto, di esprimere liberamente il pensiero mio e dell’amministrazione comunale di Villa Vicentina al riguardo, pensiero che si pone in maniera critica rispetto al progetto presentato e che propende invece per il potenziamento dell’infrastruttura esistente ed allo stesso tempo della logistica necessaria a farla funzionare al meglio. L’Assemblea ha accettato la mia richiesta, e quindi il comune di Villa Vicentina ha partecipato ai successivi incontri.

Ben più importanti sono le dichiarazioni che il commissario Bortolo Mainardi ha fatto recentemente sulla stampa. Dalle dichiarazioni del commissario si evince in modo molto chiaro che la TAV in Friuli non è sostenibile, sia dal punto di vista ambientale che da quello economico, e che si deve fare un progressivo potenziamento della rete esistente nei punti critici. Quindi ha fatto proprio le nostre stesse osservazioni ed ha proposto la procedura per fasi, teorie che noi sosteniamo da anni. Vedere che il Commissario Governativo che ha poteri speciali per la realizzazione dell’opera la pensa come noi ci riempie d’orgoglio. Sensazione rafforzata se ricordiamo quello che ha affermato al riguardo anche il rappresentante di RFI delegato per la realizzazione di questa tratta, sostenitore della necessità di prevedere potenziamenti puntuali nelle zone critiche. Spero che chi in questi anni ha escluso categoricamente ogni possibilità di ripensamento sull’opera rifletta a fondo ed approcci il problema senza condizionamenti e posizioni aprioristiche.

Questa sera comunque apriamo una discussione sul tema per permettere a tutti di esprimersi al riguardo e ratifichiamo solamente la delibera di giunta con cui abbiamo inviato la relazione agli organi competenti

Intervengono:

- **il Consigliere FERNETTI Michele** fa presente che c’è stata un’evoluzione del progetto e pertanto sarebbe opportuno modificare la delibera di giunta. Continua dicendo che “dire che si fa o non si fa” non è semplice, ma se si farà vorrà dire che si è fatta la cosa giusta;

Il Consigliere DREASSI Igino: Prendiamo atto del documento redatto dall’Assemblea Permanente dei Sindaci e delle Osservazioni del nostro Comune, promosse con la preziosa consulenza dell’Ing.

Debernardi e della Commissione Comunale TAV, quale portavoce della nostra gente, in merito alla procedura di VIA per il progetto preliminare TAV/TAC nella tratta unificata Venezia – Trieste, che la G.C. ha inviate alla Regione F.V.G. il 27.07.2012.

Un lungo iter procedurale iniziato a fine anno 2010.

Personalmente avrei maggiormente apprezzato se il Consiglio Comunale fosse stato convocato a discuterne prima della scadenza dei termini, perché è più libero da condizionamenti rispetto alla G.C., anche se sostanzialmente non avrebbe modificato di molto un giudizio finale complessivamente negativo.

Tempi tecnici troppo stretti ed altre motivazioni non hanno resa possibile, come in altri Comuni, la convocazione straordinaria dell'Assemblea in tempo utile.

Da più parti era stato fin dall'inizio criticata quella procedura spezzatino che ora trova parziale rimedio con l'intervento del Commissario Governativo, essendo stato riconosciuto che le varie tratte sono inevitabilmente dipendenti ed interferenti tra loro.

E' ovvio che noi abbiamo risposto molta attenzione al tratto che avrebbe interessato il F.V.G. in generale e che avrebbe attraversato il nostro paese in particolare, per cui poco conosciamo dell'impatto che provoca altrove, se non per quanto riportato dalla stampa o da altre fonti.

Dobbiamo rendere merito a quanti e da molti anni si sono adoperati, a proprie spese, per dare puntigliosa e diffusa informazione alla gente, in verità alquanto distratta e disinteressata, su questo delicato, complesso, oneroso e comunque disastroso argomento: Comitati – WWF – qualche Sindaco (il nostro in primis), ecc.

Onore e merito anche a quei gruppi di cittadini che si sono pacificamente impegnati per mantenere viva l'attenzione dei media su questa faraonica e disastrosa Opera Infrastrutturale, così come inizialmente era stata concepita e nascostamente si cercava di imporre ai cittadini più disattenti ed all'oscuro delle negative conseguenze.

Che hanno anche vigilato e fatta opposizione alla realizzazione di carotaggi territoriali e posa cantieri, senza preventiva autorizzazione e comunicazione ai proprietari dell'area interessata.

Ci riferiamo in particolare alla gente della Val di Susa e non solo, anche se una ferma e dura condanna rivolgiamo contro le azioni di quei gruppi di ultras e facinorosi delinquenti difficilmente controllabili ed isolabili dai cortei.

Episodi violenti che sono stati evidenziati dai media e hanno gettato ombre sulla corretta attività del movimento.

Da tutto questo emergerebbe un fatto inconfutabile, cioè l'opera aveva ed ha, (anche se è stata un po' ridimensionata e migliorata), un forte ed irreversibile impatto ambientale scarsamente riducibile con le moderne tecniche costruttive, le cui negative conseguenze non avrebbero tardato a ripercuotersi in ambito sociale, sanitario, economico, ambientale, energetico, ecc. (Suggello docet).

Tra l'altro un serio studio costi / benefici non è stato come prescritto ancora realizzato e presentato ai cittadini, se escludiamo una pseudo analisi con dati non realistici fatta dall'Università di Milano!?

Sono stati invece a suo tempo stanziati dalla Regione ben 250.000 E. per la promozione della TAV/TAC in occasione della Fiera di Pordenone, concessi contributi per istituire tavoli tecnici di confronto tra i vari Comuni interessati e ... fatta la famigerata Legge Obiettivo.

A fronte di tutto questo crediamo sia corretto esprimere un parere nel complesso negativo, anche se siamo consapevoli non sia semplice progettare un'opera di questa portata, considerando le articolate e complesse problematiche che l'interessano, salvaguardando le varie esigenze.

Ci dispiace non venga fatta dalla maggioranza delle Amministrazioni e dei politici nostrani, una importante premessa, cioè che sia opportuno prima di tutto promuovere subito studi per un appropriato ammodernamento e potenziamento della linea esistente, integrato da una adeguata politica trasportistica e dalla costruzione di materiale rotabile.

Ciò al fine di incentivare il trasporto su rotaia e migliorare quello pendolare locale, tanto più che quello ad Alta Velocità è stato da tempo e da fonti autorevoli ormai accantonato per mancanza bacino di utenza e di risorse finanziarie.

Che invece bisogna tener presente la ponderata, urgente e primaria necessità sempre condivisa e da molti preannunciata ancor prima della U.E., di sviluppare il progetto del Corridoio Baltico – Adriatico, anche con il raddoppio del binario, che con il Corridoio 5 andrebbe ad intersecarsi ed implementarsi, di una rete ferroviaria qui in F.V.G. ora utilizzata solo al 40-60%, compatibile al raggiungimento dei 200 Km/ora ed oltre, uno sviluppo traffico merci – persone a lunga percorrenza purtroppo in forte recessione. Le criticità più forti sono state individuate su alcuni nodi, (quello di S. Polo a Monfalcone e dell'Interporto di Cervignano ...), e non vanno dimenticate le autorevoli dichiarazioni sulla TAV/TAC del Commissario Governativo Bortolo Mainardi, dell'Ing. Cumin e dell'Ing. Moretti (RFI) e di tanti altri illustri esperti e consulenti di chiara fama in materia.

Viene evidenziata la non sostenibilità ambientale ed economica, i pericoli rappresentati dagli scavi nelle zone di falda o di risorgiva acquifera o del Carso (presenza di grotte, sale marino, amianto, ecc.), il transito infinito di camion, di grande inquinamento di vario tipo, la distruzione o perdita di valore di terreno pregiato o del patrimonio immobiliare, ecc.

Poche le personalità, per lo più politiche o proprietarie di grosse aziende, che si sono espresse sull'urgenza di fare questa fantomatica e futurista opera, con motivazioni piuttosto generiche, timide e documentalmente facilmente contestabili. (in nome del progresso, della crescita economica, perché lo vuole e sovvenziona l'Europa, ...)

E se non bastasse pensiamo sia noto che alcuni Stati non sono disponibili a proseguire su questo progetto, a realizzare alcune tratte, per cui avremmo tronconi monchi ed inutilizzabili per il collegamento Lisbona – Kiev, ma con grande dispersione di risorse peraltro ora non disponibili.

Riteniamo che un bravo Amministratore debba adoperarsi per difendere prima di tutto il proprio territorio e la propria gente, anche se con un po' di considerazione agli interessi della propria Regione e Nazione.

Come abbiamo già affermato la posizione, ruolo, responsabilità e comportamento dei Consiglieri è più libero e meno condizionato (= offerta di eventuali compensazioni ...), rispetto a quello del nostro Sindaco.

In molti, almeno in passato, gli hanno riconosciuto però grande lungimiranza, competenza e impegno nell'affrontare la complessa ed intricata questione, senza timori reverenziali verso nessuno e di aver operato un'ottima scelta nel designare come nostro consulente l'Ing. Debernardi. (Ora lo è per l'assemblea dei Sindaci).

E' stato un punto di riferimento, una bandiera, che molte Amministrazioni e Comitati hanno poi seguito o portato come esempio.

Per questo motivo anticipiamo la nostra favorevole presa d'atto, pur con le osservazioni su citate.

- il **Sindaco** che propone di prendere atto e far propria la deliberazione approvata dalla giunta comunale;

VISTO il Testo Unico in materia di Ordinamento Enti Locali D.Lgs.n. 267 del 18.08.2000;

VISTA la L.R. 21/2003 e successive modifiche ed integrazioni

VISTA la legge regionale 9 gennaio 2006, n. 1;

VISTO lo Statuto Comunale;

ACQUISITI i pareri resi ai sensi dell'art. 49 del Testo Unico in materia di Ordinamento Enti Locali, D.Lgs 267/2000;

CON VOTI favorevoli N. 12 - contrari Nessuno - astenuti Nessuno - su N. 12 Consiglieri presenti e votanti;

CON VOTI unanimi e favorevoli, resi ed accertati nei modi e forme di legge;

DELIBERA

Di prendere atto e fare propria la deliberazione Giuntale n. 50 del 25.07.2012 ad oggetto: "*NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE – Osservazioni al progetto preliminare, allo studio di impatto ambientale, alla relazione generale sistema conoscitivo unitario ed espressione del parere previsto all'art. 3, comma 4, della L.R. 07.09.1990, n° 43 e dall'art 25 del D.Lgs. 03.04.2006, n° 152.*", approvando le Osservazioni del Comune alla procedura di VIA per il Progetto preliminare Linea AV/AC Venezia – Trieste



COPIA

N. 50 Reg. Delib.

Comune di Villa Vicentina Provincia di Udine

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

OGGETTO: "NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE – Osservazioni al progetto preliminare, allo studio di impatto ambientale, alla relazione generale sistema conoscitivo unitario ed espressione del parere previsto all'art. 3, comma 4, della L.R. 07.09.1990, n° 43 e dall'art 25 del D.Lgs. 03.04.2006, n° 152."

L'anno **DUEMILADODICI** il giorno **VENTICINQUE** del mese di **LUGLIO** alle ore **18,45** nella sala Comunale, in seguito a convocazione disposta dal Sindaco, si è riunita la Giunta Comunale.
Intervengono i Signori:

Cognome e Nome	Carica	Presenti	Assenti
Pischedda Mario Romolo	Sindaco	X	
Del Stabile Carlo	Vicesindaco	X	
Franz Mauro	Assessore		X
Mattiussi Carlo Alberto	Assessore	X	
Ballaminut Andrea	Assessore		X

Assiste il Segretario Comunale dott.ssa Luisa Musso.

Constatato il numero legale degli intervenuti, assume la presidenza il dott. Mario Romolo Pischedda in qualità di Sindaco, ed espone gli oggetti iscritti all'ordine del giorno e su questi la Giunta Comunale adotta la seguente deliberazione.

OGGETTO: NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE – Osservazioni al progetto preliminare, allo studio di impatto ambientale, alla relazione generale sistema conoscitivo unitario ed espressione del parere previsto all’art. 3, comma 4, della L.R. 07.09.1990, n° 43 e dall’art 25 del D.Lgs. 03.04.2006, n° 152.

RELAZIONE ALLA PROPOSTA

Premesso che:

- Italferr S.p.A., società del Gruppo Ferrovie dello Stato, ha depositato presso la Regione Friuli Venezia Giulia, il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale dell'intervento relativo alla nuova linea AV/AC Venezia — Trieste e suddiviso nelle seguenti tratte: Ve Mestre-aeroporto Marco Polo, Aeroporto Marco Polo-Portogruaro; Portogruaro-Ronchi dei Legionari, Ronchi dei Legionari-Trieste;
- contestualmente, con nota Prot. AND.0070694.10U dd.22.12.2010, pervenuto al protocollo del Comune n° 5457 dd. 29.12.2010, la Società Italferr S.p.A. ha trasmesso alle Amministrazioni ed Enti interessati il progetto preliminare della nuova linea AV/VC Venezia-Trieste ai fini delle verifiche di cui al comma 2 dell’art. 170 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. relativamente alle interferenze rilevate;
- l’avviso sui quotidiani dell'avvenuto deposito del Progetto preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale , ai fini dell’avvio della procedura di V.I.A. è stato pubblicato dalla Società Italferr S.p.A. il 22 dicembre 2010 per quanto riguarda il tratto Ve Mestre-Aeroporto Marco Polo e Aeroporto Marco Polo-Portogruaro ed il 30 dicembre 2010 per il tratto Portogruaro-Ronchi dei Legionari;
- La Regione Friuli Venezia Giulia, con nota Prot. n° 128 dd. 10.02.2011, pervenuta e registrata al protocollo di questo Comune n° 1702 dd. 11.02.2011, ha fornito indicazioni utili all’espletamento delle procedure di localizzazione urbanistica e di valutazione di impatto ambientale cui la Regione è chiamata a partecipare unitamente ai Comuni interessati dal tracciato;
- il Comune di Villa Vicentina ha infine acquisito al Prot. n.645 dd. 14.02.2012, insieme agli altri Enti competenti, lo studio di impatto ambientale trasmesso dalla Regione Friuli Venezia Giulia, Servizio V.I.A., con nota del 03.02.2011, prot. n. SVIA- 4692 – Via/41407.01.2011 ai sensi e per le finalità di cui all’art. 3, comma 4, della L.R. 43/1990;
- che stante la particolare complessità del progetto e delle tematiche inerenti le infrastrutture ferroviarie, il Comune di Villa Vicentina ha ritenuto di avvalersi di un consulente tecnico, individuandolo nell’ing. Andrea Debernardi dello Studio Polinomia s.r.l. di Milano;
- che con lettera di data 26.02.2011, prot. n. 850, il Sindaco ha inoltrato alla Direzione Regionale competente, a R.F.I. S.p.A. e a Italferr S.p.A. le “interferenze” rilevate;
- con lettera di data 14.03.2011, prot. 1803, il Sindaco ha inoltrato al Ministero dei Beni Culturali, al Ministero dell’ambiente e tutela del mare, al Servizio V.I.A. della Regione le “Osservazioni alla procedura di V.I.A.” all’uopo predisposta dall’ing. Andrea Debernardi e dell’ing. Simone Borghi dello Studio Polinomia s.r.l. di Milano, unitamente alle specifiche considerazioni formulate dalla Commissione Consiliare sulla TAV;

RICORDATO che con delibera n° 14 di data 30.03.2011, il Consiglio Comunale ha formalmente approvato e fatto proprie le “Osservazioni al Progetto preliminare ed allo Studio di Impatto Ambientale”, consistenti in una “Relazione finale – versione 1.1” e n. 2 planimetrie di integrazione progettuale, a firma dell’ing. Andrea Debernardi e dell’ing. Simone Borghi dello Studio Polinomia s.r.l. di Milano, nonché le seguenti specifiche considerazioni espresse dalla Commissione Consiliare sulla TAV:

- necessità di realizzazione per fasi funzionali successive;
- riduzione della velocità massima a 200 km/h;
- abbassamento del piano del ferro di progetto a quello ora esistente;
- spostamento dello scavalco della linea lenta il più possibile a Est, in prossimità del ponte sul Fiume Isonzo;
- riformulazione dello Studio di Impatto Acustico, valutando la realizzazione di barriere fonoassorbenti che siano le meno impattanti possibili per misure e tipologie, in particolare nella zona di via 2 giugno e Borgo Candeletis;
- riformulazione dello studi sull’impatto da vibrazioni;
- eliminazione dei bacini di lagunaggio;
- completa rivisitazione della viabilità di cantiere;

già comunicate formalmente al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, al Ministero dell'Ambiente e tutela del mare, nonché alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia – Servizio V.I.A., con la sopra citate lettera A.R. di data 14 marzo 2011, prot. 1803;

RICORDATO che con nota U.prot.CTVA-2011-0004191 del 25.11.2011, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha chiesto alla Società Italferr S.p.A. di predisporre un "Sistema Conoscitivo Unico dei quattro tracciati di progetto";

CHE con nota n. Prot. Com. 44/2011 del 28.11.2011, il Commissario Straordinario per l'Asse Ferroviario Venezia-Trieste ha ribadito alla Società Italferr S.p.A. la necessità di effettuare una rilettura unitaria degli studi ambientali redatti per le diverse tratte, in modo da poter valutare i potenziali impatti generati dalla realizzazione dell'opera nel loro complesso;

CHE, in ottemperanza a queste richieste, la Società Italferr S.p.A. ha prodotto al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, al Ministero per i beni e le attività culturali, alle Regioni interessate e alle Soprintendenze la "Relazione Generale Sistema Conoscitivo Unitario";

CHE la Regione Friuli Venezia Giulia – Servizio V.I.A., con nota di data 27.06.2012, prot. n. 0022598/P Class. ALP-VIA, pervenuta e registrata al protocollo del Comune n° 2559 dd. 29.06.2012, ha trasmesso il citato elaborato integrativo alla Studio di V.I.A. relativo al progetto preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" (dicembre 2010)

RICORDATO che nell'ambito del procedimento di V.I.A. la Regione del F.V.G. esprime il proprio parere:

- ai sensi dell'articolo 25, comma 2, del D.Lgs. 152/2006 "Norme in materia ambientale"

Art. 25. Valutazione dello studio di impatto ambientale e degli esiti della consultazione
(articolo così modificato dall'art. 2, comma 21, d.lgs. n. 128 del 2010)

2. L'autorità competente acquisisce e valuta tutta la documentazione presentata, le osservazioni, obiezioni e suggerimenti inoltrati ai sensi dell'articolo 24, nonché, nel caso dei progetti di competenza dello Stato, il parere delle regioni interessate, che dovrà essere reso entro novanta giorni dalla presentazione di cui all'articolo 23, comma 1. L'autorità competente comunica alla Regione interessata che il proponente ha apportato modifiche sostanziali al progetto e fissa il termine di sessanta giorni, decorrente dalla comunicazione, entro il quale la Regione può esprimere un ulteriore parere.

3. Contestualmente alla pubblicazione di cui all'articolo 24, il proponente, affinché l'autorità competente ne acquisisca le determinazioni, trasmette l'istanza, completa di allegati, a tutti i soggetti competenti in materia ambientale interessati, qualora la realizzazione del progetto preveda autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale. Le amministrazioni rendono le proprie determinazioni entro sessanta giorni dalla presentazione dell'istanza di cui all'articolo 23, comma 1, ovvero nell'ambito della Conferenza dei servizi istruttoria eventualmente indetta a tal fine dall'autorità competente. Entro il medesimo termine il Ministero per i beni e le attività culturali si esprime ai sensi dell'articolo 26 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e negli altri casi previsti dal medesimo decreto. A seguito di modificazioni ovvero integrazioni eventualmente presentate dal proponente, ovvero richieste dall'autorità competente, ove l'autorità competente ritenga che le modifiche apportate siano sostanziali, sono concessi alle Amministrazioni di cui al presente comma, ulteriori quarantacinque giorni dal deposito delle stesse per l'eventuale revisione dei pareri resi

- ai sensi dell'articolo 3, commi 1, 2 e 3 della Legge Reg.le 43/1990 "Ordinamento della Regione Friuli Venezia Giulia della valutazione di impatto ambientale":

Art. 3 - (Partecipazione della Regione alle procedure di VIA statale)

1. La Regione esprime il parere di cui all'articolo 25, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale), sui progetti di opere o interventi di competenza statale di cui all'allegato II alla parte II del decreto legislativo medesimo.

2. La Regione può promuovere l'intesa con lo Stato volta al riconoscimento del concorrente interesse regionale di infrastrutture e insediamenti, ai fini della partecipazione alla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale, ai sensi dell'articolo 9, comma 1, del regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del decreto legge 223/2006, convertito, con modificazioni, dalla legge 248/2006, emanato con decreto del Presidente della Repubblica 14 maggio 2007, n. 90.

3. Il Presidente della Regione esprime il parere di cui al comma 1, previa deliberazione della Giunta regionale, su proposta dell'Assessore regionale competente in materia di ambiente. La deliberazione giuntale dà atto dei pareri resi ai sensi del comma 4 e di eventuali pareri e valutazioni tecniche acquisiti per esigenze istruttorie.

4. Ai fini di cui al comma 3 la Regione puo' acquisire il parere del Comune sul cui territorio e' prevista la realizzazione dell'opera e degli altri Comuni eventualmente interessati. I Comuni esprimono tale parere entro trenta giorni dal ricevimento della richiesta della Regione. Trascorso inutilmente tale termine la Regione prescinde dai pareri

RITENUTO, ai sensi del predetto art. 3, comma 4, della L.R. 43/1990 di confermare la partecipazione del Comune di Villa Vicentina al procedimento di V.I.A. e di esprimere il parere di competenza di questa Amministrazione Comunale, il cui territorio è interessato direttamente dalla realizzazione dell'opera;

CONSIDERATO:

- che in data 6 marzo 2012 il Comune di Villa Vicentina ha aderito alla costituzione dell'Assemblea Permanente dei Sindaci della Bassa Friulana interessati dal progetto preliminare "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" nella tratta Ronchi Sud-confine regionale;
- che in data 11 luglio 2012 l'Assemblea dei Sindaci ha deliberato di redigere un documento unitario, che illustri l'attività e gli obiettivi dell'Assemblea Permanente, nonché il coronoprogramma dei lavori di valutazione ed analisi del progetto alla luce dei nuovi scenari previsti rispetto al progetto RFI del 2010, sull'intero tracciato AV/AC da Mestre a Trieste e conseguentemente al documento relativo di VIA;
- che tale documento unitario verrà affiancato ai pareri delle singole amministrazioni sul documento integrativo allo studio di VIA

VISTO il "Documento Unitario" dell'Assemblea Permanente dei Sindaci, avente ad oggetto "Osservazioni in merito al documento integrativo al V.I.A. per il progetto della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia del 2010";

VISTA il fascicolo "OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE ED ALLO STUDIO D'IMPATTO AMBIENTALE" - Relazione finale, predisposto dall'ing. Andrea Debernardi e dall'ing. Simone Borghi dello Studio Polinomia s.r.l.;

VISTE le specifiche considerazioni espresse dalla Commissione Consiliare sulla TAV, formalmente approvate con deliberazione del C.C. n° 14/2001:

RITENUTO di approvare tali documenti, che costituiranno l'Osservazione del Comune di Villa Vicentina all'elaborato integrativo alla Studio di V.I.A. relativo al progetto preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" (dicembre 2010), trasmesso dalla Regione Friuli Venezia Giulia – Servizio V.I.A., con nota di data 27.06.2012, prot. n. 0022598/P Class. ALP-VIA, pervenuta e registrata al protocollo del Comune n° 2559 dd. 29.06.2012,;

DI TRASMETTERE il "Documento Unitario", il fascicolo "Osservazioni al Progetto Preliminare ed allo Studio d'Impatto Ambientale" e le "considerazioni espresse dalla Commissione Consiliare sulla TAV contenute nell'atto deliberativo del C.C. n° 14/2011" alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna – Servizio V.I.A., quale parere da rendere nell'ambito del procedimento di V.I.A. del progetto in argomento, ai sensi dell'art. 3, comma 4, della L.R. 43/1990 e dell'art. 25, comma 3, del D.Lgs. 152/2006;

Acquisito il parere tecnico reso dal Responsabile dell'Area Tecnica ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 267/2000;
Ad unanimità di voti espressi nei modi e forme di legge;

SI PROPONE

DI ESPRIMERE il parere dell'Amministrazione Comunale di Villa Vicentina nell'ambito del procedimento di V.I.A. in corso sul progetto integrativo alla Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" (dicembre 2010), ai sensi dell'art. 3, comma 4, della L.R. 43/1990 e dell'art. 25, comma 3, del D.Lgs. 152/2006, riscontrando alla richiesta formulata dalla Regione alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna – Servizio V.I.A., con nota di data 27.06.2012, prot. n. 0022598/P Class. ALP-VIA, pervenuta e registrata al protocollo del Comune n° 2559 dd. 29.06.2012.

DI DARE ATTO che il parere risulta contenuto nei documenti denominati:

- "Documento Unitario" dell'Assemblea Permanente dei Sindaci, avente ad oggetto "Osservazioni in merito al documento integrativo al V.I.A. per il progetto della nuova linea AV/AC Trieste-Venezia del 2010";

- fascicolo "OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE ED ALLO STUDIO D'IMPATTO AMBIENTALE" - Relazione finale, predisposto dall'ing. Andrea Debernardi e dall'ing. Simone Borghi dello Studio Polinomia s.r.l.;

nonchè nelle seguenti specifiche considerazioni espresse dalla Commissione Consiliare sulla TAV:

- necessità di realizzazione per fasi funzionali successive;
- riduzione della velocità massima a 200 km/h;
- abbassamento del piano del ferro di progetto a quello ora esistente;
- spostamento dello scavalco della linea lenta il più possibile a Est, in prossimità del ponte sul Fiume Isonzo;
- riformulazione dello Studio di Impatto Acustico, valutando la realizzazione di barriere fonoassorbenti che siano le meno impattanti possibili per misure e tipologie, in particolare nella zona di via 2 giugno e borgo Candeletis;
- riformulazione dello studi sull'impatto da vibrazioni;
- eliminazione dei bacini di lagunaggio;
- completa rivisitazione della viabilità di cantiere;

che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente provvedimento anche se non materialmente unite.

Pareri in ordine alla regolarità tecnica e contabile, ai sensi dell'art. 49 - 1° comma - del D.Lgs. 18.08.2000 n. 267;

La responsabile dell'Area Tecnica
f.to Arch. Giuliana Clementi

LA GIUNTA MUNICIPALE

Vista la sopra esposta proposta di deliberazione;

Acquisito il parere in ordine alla regolarità tecnica, ai sensi dell'art. 49 - 1° comma - del D.Lgs. 18.08.2000 n. 267;

Con voti unanimi e favorevoli resi ed accertati nei modi e forme di legge

DELIBERA

DI APPROVARE integralmente la su esposta proposta di deliberazione, facendola propria ad ogni effetto.
Con successiva votazione ad unanimità di voti espressi nei modi di legge

DELIBERA

di dichiarare la presente immediatamente esecutiva ai sensi dell'art. 1, comma 19 della L.R. 21/03.

Letto, confermato e sottoscritto.

IL SINDACO
F.to dott. Mario Romolo Pischedda

IL SEGRETARIO
F.to dott.ssa Luisa Musso

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Si certifica che copia della presente deliberazione viene pubblicata all'albo pretorio comunale e all'albo pretorio on-line per 15 giorni consecutivi dal 26.07.2012 al 09.08.2012, ai sensi delle disposizioni regionali vigenti.

() ORDINARIO (X) IMMEDIATAMENTE ESECUTIVA

e che inoltre la medesima è stata comunicata ai Capigruppo Consiliari ai sensi della L. 21/2003

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

F.to Antonella Pirisi

Si attesta che copia della presente deliberazione è stata pubblicata all'albo pretorio comunale e all'albo pretorio on-line per 15 giorni consecutivi dal 26.07.2012 al 09.08.2012, senza riportare denunce o reclami.

Li, 10.08.2012

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

F.to Antonella Pirisi

Per copia conforme all'originale.
Villa Vicentina, 26.07.2012

L'impiegato incaricato
Antonella Pirisi