



comune di trieste
piazza Unità d'Italia 4
34121 Trieste
tel. 040 6751
www.comune.trieste.it
partita iva 00210240321



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

E.prot DVA-2012-0019235 del 09/08/2012

Trieste, 2. AGO. 2012.....

AREA CITTA' E TERRITORIO
SERVIZIO AMBIENTE ED ENERGIA

Prot. corr. 12-28819 /68/10/10

Prot. gen. 131429

Oggetto: Infrastrutture ferroviarie strategiche L. 443/2001 - D.Lgs 163/2006 -
D.Lgs. 152/2006 - L.R. 43/90 e loro s.m.i.. Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste.
Progetto preliminare della tratta Ronchi-Trieste. Parere sull'integrazione relativa alla
Valutazione di Impatto Ambientale. Proponente: ITALFERR S.p.A. - Gruppo Ferrovie
dello Stato - Roma. Invio delibera consiliare.

Al Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
Ufficio di Gabinetto - Struttura Tecnica di
Missione
Piazza Porta Pia, 1
00161 - ROMA

Al Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
Direzione Generale per lo Sviluppo del
Territorio, la Programmazione ed i Progetti
Internazionali
Via Nomentana, 2
00161 - ROMA



Al Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
Dipartimento Infrastrutture, AA.GG. e
Personale
Direzione Generale per le Infrastrutture
Ferroviarie e per l'Interoperabilità Ferroviaria
Via Nomentana, 2
00161 - ROMA

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare
Direzione generale per la Valutazioni
Ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 - ROMA



Al Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale per il paesaggio, le belle
arti, l'architettura e l'arte contemporanea
Via San Michele, 22
00153 - ROMA

Alla Regione Autonoma Friuli - Venezia Giulia
Direzione Centrale Ambiente, Territorio e
Protezione Civile
Servizio Valutazione Impatto Ambientale
Via Giulia 75/1
34126 - TRIESTE

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

Si fa riferimento al proprio fax prot. corr. 12-28009/68/10/10 del 28.7.2012, con il quale è stato comunicato che il Consiglio Comunale, con deliberazione consiliare n. 42 del 28.7.2012 avente ad oggetto: "Infrastrutture ferroviarie strategiche L. 443/2001 - D.Lgs 163/2006 - D.Lgs. 152/2006 - L.R. 43/90 e loro s.m.i.. Nuova Linea AVIAC Venezia-Trieste. Progetto preliminare della tratta Ronchi-Trieste. Parere sull'integrazione relativa alla Valutazione di Impatto Ambientale. Proponente: ITALFERR S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato - Roma", ha espresso in merito parere favorevole con Prescrizioni ed Osservazioni/Raccomandazioni, per trasmettere in allegato alla presente il testo della deliberazione consiliare citata.

Distinti saluti

L'Assessore all'Ambiente, Energia,
Riqualificazione ambientale siti inquinati,
Agricoltura e Pesca
(dott. ing. Umberto LAURENI)



Allegato:
Delibera consiliare n. 42 del 28.7.2012

AREA CITTA' E TERRITORIO
Servizio Ambiente ed Energia
Prot. corr. 12 - 25762168/10/10

All: 2

OGGETTO: Infrastrutture ferroviarie strategiche L. 443/2001 - D.Lgs 163/2006 - D.Lgs. 152/2006 - L.R. 43/90 e loro s.m.i.. Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste. Progetto preliminare della tratta Ronchi-Trieste. Parere sull'integrazione relativa alla Valutazione di Impatto Ambientale. Proponente: ITALFERR S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato - Roma.

Compongono il Consiglio Comunale i signori:

PRES.

ANDOLINA Marino si
ANTONIONE Roberto -
BANDELLI Franco si
BARBO Giovanni si
BASSI Paolo si
BELTRAME Stefano si
BERTOLI Everest -
BUCCI Maurizio -
CAMBER Piero si
CARMI Alessandro si
CETIN Cesare -
COGLIATI DEZZA Maria G. si
COLONI Giovanni Maria -
COSOLINI Roberto si
de GIOIA Roberto -
DECARLI Roberto si
DECLICH Manuela -
DIPIAZZA Roberto -
FARAGUNA Pietro si
FERRARA Maurizio si
FURLANIČ Iztok si

GERIN Daniela
GIACOMELLI Claudio
GRILLI Carlo
KARLSEN Patrick
LEPORE Loredana
LOBIANCO Michele
MENIS Paolo
MOZZI Anna Maria
MUZZI Aureo
PATUANELLI Stefano
PETROSSI Fabio
RAVALICO Mario
REALI Mario
ROSOLEN Alessia
ROVIS Paolo
SOSSI Marino
SVAB Igor
TONCELLI Marco
UKMAR Stefano
ZERJUL Manuel

PRES.

Ai sensi dell'art. 49 del D. Lgs. 2000/267, si esprime parere favorevole in merito alla regolarità tecnica.

Il provvedimento **NON** comporta spesa o riduzione d'entrata.

13 LUG. 2012
Data, 26 LUG. 2012

IL DIRETTORE

[Firma]
Dott. Ing. GIULIO BERNETTI

IL DIRIGENTE DI SERVIZIO
Dott. Ing. Gianfranco CAPUTI
f.to CAPUTI

Ai sensi dell'art. 49 del D. Lgs. 2000/267, si esprime parere favorevole in merito alla regolarità contabile.

13 LUG. 2012
Data,

IL DIRETTORE DELLA RAGIONERIA

[Firma]
F.to CORINA SFERCO COCCIANCICH

Sono presenti **29** consiglieri / sono assenti **12** consiglieri

Assessori

CONSOLI Maurizio - LAURENI Umberto si
DAPRETTO Andrea - MARCHIGIANI Elena -
EDERA Emiliano - MARTINI Fabiana -
FAMULARI Laura si OMERO Fabio -
GRIM Antonella si PELLASCHIAR Elena si

Presiede il Presidente dott. Iztok FURLANIČ
Partecipa il Vice Segretario Generale dott. Fabio LORENZUT

ATTESTAZIONI ai fini dell'art. 1 della L.R. n. 21/2003 e successive modificazioni e integrazioni
l'atto viene pubblicato, per estratto, all'Albo informatico dall'1.8.2012 al 16.8.2012

LA PRESENTE COPIA È CONFORME ALL'ORIGINALE

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

n. ord.: 116

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che l'Italferr S.p.A. – Gruppo Ferrovie dello Stato, con nota prot. DFS VE/L201-100/772 del 12.5.2003, ha presentato uno stralcio del Progetto Preliminare per la realizzazione di una infrastruttura ferroviaria denominata “Nuova linea AV/AC Venezia – Trieste”, costituente collegamento all'interno del Corridoio 5, relativo alla tratta Ronchi – Trieste, esclusivamente ai fini dell'emissione dei pareri sulla localizzazione proposta e le interferenze con le infrastrutture esistenti, ai sensi degli artt. 3 e 5 del D.Lgs. 20.8.2002, n. 190;

che il Consiglio comunale, con deliberazione n. 99 adottata il 16.12.2003, ha espresso, ai sensi degli artt. 3 e 5 del D. L.vo 190/2002, parere favorevole, ritenendo il progetto preliminare, dal punto di vista della localizzazione, conforme alle previsioni del vigente P.R.G.C. ed alle prescrizioni delle norme tecniche di attuazione dello stesso, a condizione che siano recepite le prescrizioni indicate dall'Ufficio Tecnico e fatto salvo comunque l'assenso dell'Organo preposto alla tutela del vincolo di cui alla Legge 490/1999;

considerato che la Direzione Regionale dell'Ambiente e dei Lavori Pubblici – Servizio per la Valutazione di Impatto Ambientale, con nota prot. ALP.11-6588-VIA/156 del 13.2.2004, ha richiesto il parere relativo allo Studio di Impatto Ambientale della procedura di V.I.A., ai sensi dell'art. 3, comma 3 della L.R. 7/09/1990 n. 43 e s.m.i. ed a tal fine ha trasmesso copia del Progetto Preliminare denominato “Nuova linea AV/AC Venezia – Trieste (Tratta Ronchi dei Legionari – Trieste)”, redatto dalla RFI S.p.A. – Italferr S.p.A., che risulta però diverso dalla versione presentata in data 12.5.2003, allegata alla richiesta di parere da rendersi ai sensi degli artt. 3 e 5 del D.L.vo 190/02 e s.m.i., in quanto il percorso individuato all'interno del comprensorio del Comune di Trieste risultava variato ed ampliato rispetto al precedente;

che il Consiglio comunale, con deliberazione n. 24 del 5.4.2004, ai sensi del D.Lgs. 190/2002 e dell'art. 3 della L.R. 43/1990, ha espresso sullo Studio di Impatto Ambientale, presentato dalla Direzione Regionale dell'Ambiente e dei Lavori Pubblici – Servizio Valutazione Impatto Ambientale in data 13.2.2004, parere favorevole con prescrizioni;

considerato che l'Italferr S.p.A. – Gruppo Ferrovie dello Stato, con nota prot. AND.0069544.10.U del 16.12.2010, pervenuta in data 22.12.2010 (prot. gen. 208437), ha presentato un nuovo Progetto Preliminare denominato “Nuova linea AV/AC Venezia – Trieste - tratta Ronchi – Trieste”, precisando che detto progetto è stato “redatto in conformità alle disposizioni dell'art. 165 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., in quanto lo stesso rientra nell'elenco delle opere ed interventi strategici di cui alla Delibera CIPE del 6 aprile 2006, n. 130, che sostituisce – a tutti gli effetti – l'allegato 1 della Delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121 ed è inserita nel Contratto di Programma RFI 2007-2011 aggiornamento 2009, quanto sopra affinché” le Amministrazioni, tra cui il Comune di Trieste, nonché gli Enti/Società in indirizzo “possano effettuare le verifiche di cui al comma 2 dell'art. 170 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. e segnalare alla scrivente eventuali interferenze non rilevate” ed ha evidenziato “infine che il progetto in questione è stato presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti affinché sia sottoposto all'approvazione da parte del CIPE, ai sensi e per gli effetti del citato art. 165 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.”;

che con nota prot. n. SVIA-4691-VIA/413 del 3.2.2011, pervenuta in data 9.2.2011 (prot. gen. 21229), la Regione Autonoma FVG – Direzione Centrale Ambiente e Lavori Pubblici – Servizio Valutazione Impatto Ambientale ha trasmesso il Progetto Preliminare, lo Studio di Impatto Ambientale e lo Studio Archeologico riguardante la “Nuova linea AVIAC Venezia – Trieste - tratta Ronchi - Trieste”, evidenziando che nell’ambito di tale procedimento la Regione medesima esprime il proprio parere ai sensi degli articoli 25, comma 2 del D.Lgs. 152/2006 (Norme in materia ambientale) e dell’art. 3, commi 1, 3 e 4 della L.R. 43/1990 (Ordinamento della Regione Friuli Venezia Giulia della valutazione di impatto ambientale) e con la medesima nota ha chiesto alle varie amministrazioni comunali interessate, tra cui il Comune di Trieste, di esprimere parere in merito, ai sensi dell’art. 3 della L.R. 43/90 e s.m.i.;

che il Consiglio comunale, con deliberazione n. 11 del 14.3.2011, ha espresso parere favorevole con prescrizioni ed osservazioni/raccomandazioni sul procedimento relativo alle Interferenze ai sensi del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.;

che il Consiglio comunale, con deliberazione n. 12 del 14.3.2011, ha espresso sullo Studio di Impatto Ambientale, parere favorevole con prescrizioni ed osservazioni/raccomandazioni, ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e L.R. 43/90 e s.m.i.;

che con PEC dd. 28.6.2012 (prot. gen. n. 107214) la Regione Autonoma FVG – Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna – Servizio Valutazione Impatto Ambientale ha trasmesso la nota prot. SVIA-VIA/413-414, nella quale allega il documento integrativo denominato “*Sistema Conoscitivo Generale – Relazione Generale*” e richiede apposito parere ai vari Comuni competenti, tra cui il Comune di Trieste, ai sensi dell’art. 3 della L.R. 43/1990 e s.m.i.;

che l’elaborato integrativo succitato è stato redatto a seguito di apposite richieste da parte del Ministero dell’Ambiente e del Commissario Straordinario per l’Asse Ferroviario Venezia-Trieste, al fine di produrre un documento unitario che colleghi gli Studi di Impatto Ambientale presentati per le 4 singole tratte funzionali previste (pag. 7 della Relazione);

che, come specificato dal proponente a pag. 7 del citato “*Sistema Conoscitivo Generale – Relazione Generale*”: “... è stato prodotto il presente documento che rappresenta la visione complessiva del progetto della nuova linea AVIAC Mestre-Trieste, focalizzando l’attenzione sugli effetti che l’opera in progetto produce sul sistema ambientale di area vasta e sulle azioni messe in atto per prevenire e minimizzare gli effetti negativi. Lo scenario progettuale a cui si fa riferimento, all’interno del presente documento, è quello relativo al Progetto Preliminare presentato nel 2010”;

che con nota email prot. 11-5480/68/10/10 del 4.7.2012 è stato richiesto ai vari uffici comunali interessati, di esprimere il parere di competenza in merito alla documentazione in esame e che gli stessi si sono così espressi con le note a lato indicate, conservate in atti:

- Ambito Territoriale Ottimale – Orientale Triestino con nota prot. corr. ATO n. 1-17/20-1/200-12 (642) :

“Con la presente si conferma il parere già espresso nell’anno 2011”...;

che detto parere espresso con la citata nota prot. 1-17/20-1/15-11(99) del 2.2.2011 così recita:

"...sentito il gestore del Servizio Idrico Integrato e avuto riguardo all'intervenuta approvazione del relativo Piano d'Ambito, si formula la prescrizione che nell'ambito dei successivi livelli di progettazione (definitiva ed esecutiva), i tecnici incaricati dovranno confrontarsi con il gestore del servizio stesso e tener conto delle previsioni contenute nel predetto piano, al fine di garantire la non interferenza dell'opera progettata con i servizi e le infrastrutture di rete presenti e i previsti potenziamenti.";

- Area Città e Territorio – Servizio Mobilità e Traffico con nota e-mail del 6/7/2012: "si confermano le osservazioni già espresse nel precedente parere..."

che detto parere espresso con nota prot. Amb. 12/10 del 13.1.2011 così recita:
"...vista la notevole rilevanza che riveste la cantierizzazione dell'opera in relazione ai possibili riflessi sullo stato della viabilità e vista l'esigenza di minimizzare il più possibile l'impatto sulle vie di comunicazione urbane ed extraurbane che gravitano sul territorio comunale, si esprimono le seguenti osservazioni e rilievi:

- 1) le analisi e le proposte sulla cantierizzazione contenute nel progetto preliminare, pur fornendo dei criteri generali ed indicazioni sufficientemente motivati, non appaiono esaustive e ben correlate in quanto mancano dei criteri specifici in materia di viabilità/traffico (livello di accessibilità dei siti, livello di servizio delle arterie utilizzate, lunghezza percorsi, tipologia mezzi impiegati, numero viaggi stimati, ecc.) in modo da poter verificare in via preventiva e con più attendibilità l'idoneità delle scelte dei siti dei vari cantieri;
- 2) in tale contesto (cantierizzazione) particolare importanza assume la possibilità di privilegiare, ove tecnicamente possibile, il trasporto materiali via ferrovia e solo in subordine via gomma;
- 3) in linea tecnica si osserva che particolarmente delicati e critici appaiono i due cantieri (base ed operativo) localizzati all'interno del comprensorio della Trieste Trasporti con accesso dalla via Caduti sul Lavoro in quanto il traffico indotto va a gravare su assi viari ed incroci stradali urbani che hanno significativi flussi di traffico (viale Campi Elisi - via Caduti sul Lavoro e via Svevo) prima di immettersi sulla G.V.T.;
- 4) anche il cantiere di imbocco galleria localizzato presso Scorcola e accessibile da via Marziale è delicato e potenzialmente critico in quanto il tratto di via Commerciale che si collega con la S.R. 58 oltre ad essere interessato da un notevole traffico veicolare presenta una carenza infrastrutturale generalizzata (curve, pendenza, ristrettezza carreggiata, trenovia in attraversamento, ecc.) ed inoltre la via Marziale (strada privata) appare particolarmente inadeguata con un innesto sulla via Commerciale del tutto inidoneo; i previsti interventi di adeguamento dell'innesto e della strada vanno in ogni caso approfonditi per accertare la loro reale fattibilità.";

- Area Città e Territorio – Servizio Pianificazione Urbana con nota e-mail del 6/7/2012

"...si conferma il parere espresso in data 14.01.2011 successivamente confermato e precisato in data 14.02.2011 (entrambi allegati alla presente) limitatamente per la parte concernente il PRGC vigente"

che detto parere espresso con la nota prot. 52/49-2/2010 del 14.1.2011 così recita:
"... secondo la variante generale di revisione ed adeguamento al P.U.R.G., approvata con D.C. n. 37 dd. 15/04/1997, di cui è stata confermata l'esecutività con D.P.G.R. n.0300/Pres. dd. 23/09/1997, e successive modifiche, e sulla base della planimetria presentata che si trattiene in atti, l'area dell'intervento ricade parzialmente nelle zone A2 - Nuclei originari di S. Croce, Prosecco e Contovello, B4 - zone della periferia ad alta densità edilizia, B5 - zone della periferia a bassa densità edilizia, B5/li - zone della periferia a bassa densità edilizia incluse nelle zone di recupero del sistema urbanistico – infrastrutturale, E2 - zone agricole e forestali ricadenti negli ambiti boschivi, E4 - zone agricole e forestali ricadenti negli ambiti di interesse agricolo e paesistico, EB - zone agricole e forestali ad alta antropizzazione, F2 - zone di tutela ambientale di

Prot. 12- 25762/68/10/10

ambiti boschivi, U2 - zone di verde pubblico e verde attrezzato, U2a - zone di parco di quartiere, U2b - zone di parco urbano, U2c - verde privato di pubblico interesse, V2 - fasce di rispetto cimiteriale, V5 - zone di rispetto, Z1 - servizi stradali.

Per tali zone si applicano i vincoli e le prescrizioni delle Norme Tecniche di Attuazione (elaborato D). In relazione allo studio di compatibilità geologica, facente parte della Variante Generale n. 66, l'area dell'intervento ricade parzialmente nella classe A1, per la quale vigono le disposizioni delle "normative per lo standard di acquisizioni minime in campo geologico-tecnico, idrogeologico, geomeccanico e geotecnico".

L'area dell'intervento risulta essere interessata, inoltre, da vincolo paesistico-ambientale, per territori contermini a fiumi, torrenti e corsi d'acqua, per territori coperti da boschi e per zone gravate da usi civici (D.Lgs.42/2004), da vincolo idrogeologico (R.D.L. 3267/23), oltre che dai vincoli per i Siti di Importanza Comunitaria e per le Zone di Protezione Speciale (Rete Ecologica Europea "Natura 2000").

- Area Città e Territorio - Servizio Edilizia Privata, con nota e-mail del 5.7.2012:

"... confermo il precedente parere"

che detto parere espresso con nota e-mail del 14.2.2011, relativo al procedimento di V.I.A., così recita:

"...confermiamo il parere dd. 10.1.2011: "trattandosi di opere infrastrutturali strategiche, si ritiene l'intervento conforme alle normative vigenti" indipendentemente alle zone urbanistiche interessate";

che il succitato parere del 10.1.2011, relativo al procedimento di Interferenza, così recita:

"...l'intervento in oggetto, trattandosi di "opere di interesse statale da realizzarsi dagli Enti istituzionalmente competenti" è soggetto alle disposizioni procedurali dell'art. 10 della LR 19/2009. Per quanto di competenza a questo Servizio, trattandosi di opere infrastrutturali strategiche, si ritiene l'intervento conforme alle normative vigenti";

- Area Città e Territorio - Servizio Lavori Pubblici – Servizio Strade con nota e-mail del 5.7.2012:

"... si conferma il precedente parere";

che detto parere formulato con la nota prot. N-2011/12/1/3-6/1 sezionale 2011/0000694 del 17.1.2011 così recita:

"...si formulano le seguenti osservazioni:

- 1) il Comune di Trieste ha in previsione l'utilizzo dell'ex cava Faccanoni (cava di San Giovanni) acquisita con i lavori del II° stralcio del III° Lotto della Grande Viabilità Triestina, per un ulteriore intervento di rinaturalizzazione;
- 2) la prevista sistemazione della via Marziale e degli innesti sulla viabilità dovrà essere concordata in sede esecutiva con gli uffici comunali competenti;
- 3) la tecnologia di scavo dovrà essere atta ad evitare danni sui beni immobili pubblici e privati nell'area di interferenza.";

- Area Servizi di Direzione Generale e Protezione Civile – Servizio Gestione e Controllo - Demanio e Patrimonio Immobiliare, con nota prot. 8/2-3/11/4-3331 dd. 5.7.2012 indica:

"... si conferma quanto già osservato";

che detto parere espresso con la nota prot. 8/2-3/11-2-417 del 27.1.2011 così recita:

"...con riferimento al secondo comma dell'art. 170 del D.Lgs. 163/2006, si ritiene necessario che, in fase di progetto definitivo ed esecutivo, debbano essere individuate puntualmente sia sotto il profilo catastale che tavolare tutte le aree di proprietà comunale o riconducibili alla gestione del Comune di Trieste, nonché le aree di pertinenza ed occupate da opere di interesse comunale, tanto sottosuolo che soprassuolo. Tali aree dovranno essere formalmente gravate da adeguata

servitù relativa alla galleria, o ad altri manufatti in genere collegati all'intervento di cui trattasi, tanto in via permanente che temporanea; il tutto ovviamente con la quantificazione delle indennità dovute in fase espropriativa e relativa iscrizione presso il Servizio del Libro Fondiario della Regione FVG – Ufficio Tavolare di Trieste”;

considerato che, come sopra specificato a pag. 7 dell'elaborato in argomento, risulta che: “... lo scenario progettuale a cui si fa riferimento, all'interno del presente documento, è quello relativo al Progetto Preliminare presentato nel 2010”, e che pertanto tutte le prescrizioni e osservazioni/raccomandazioni contenute nella deliberazione n. 12 del 14.3.2011 mantengono inalterata la loro efficacia e validità e pertanto trovano validità anche nella presente deliberazione;

tenuto conto che la I Circoscrizione comunale con nota prot. corr. 4°-3/5/1/4-28/2-2012 (27137) del 20.7.2012, conservata in atti, ha espresso parere il seguente parere:

“Si comunica che, nella seduta dd. 20.7.2012, il Consiglio della I Circoscrizione, ha analizzato la proposta di deliberazione consiliare indicata in oggetto, come segue:

Il documento dovrebbe, secondo i proponenti, fornire gli strumenti per una lettura unitaria dei ben 4 progetti presentati a suo tempo per un percorso di complessivi 156 chilometri. A suo tempo il ministero per l'ambiente osservò che era incongruo non aver presentato per la Valutazione ambientale un unico progetto, con la possibilità di valutare il complessivo impatto di un'opera che di fatto era unitaria e non suddivisibile in singoli lotti.

Quanto richiesto dal ministero non sembra poter essere assolto da un testo di meno di 300 pagine che dovrebbe indicare le soluzioni da adottare, per i proponenti, per eliminare, o quantomeno minimizzare, gli effetti complessivi su areali estremamente delicati e vulnerabili.

In compenso il testo, per quanto non dettagliato, offre, se possibile, ancor più materia di perplessità in merito alla valutazione ambientale e ai costi-benefici, tuttora non esplicitati, di quanto a suo tempo fornirono i 4 progetti distinti.

• **SUL PIANO DELL'UTILITA' DAL PUNTO DI VISTA TRASPORTISTICO**

A pag. 21 si afferma che il 75% del movimento merci (non è dato sapere se a livello nazionale o solo delle due regioni interessate, Veneto e Friuli Venezia Giulia) si svolge su distanze inferiori ai 200 chilometri.

Ora, il passaggio del trasporto da gomme a ferrovia può avvenire, salvo casi particolari di grandi masse di scarso valore, in linea di massima quando le distanze coinvolte sono decisamente maggiori, infatti circa la metà del restante 25% già oggi circola su ferrovia.

E' pensabile che parte di questo 75% possa essere dirottato sul ferro? Sembra estremamente difficile, anche a fronte di agevolazioni o di imposizioni restrittive alla circolazione di camion. La logistica infatti renderebbe estremamente problematico questo trasporto, che andrebbe ad assumere l'aspetto di "collettame", servizio da tempo dismesso dalle ferrovie.

Quindi NON ESISTE l'ipotesi prospettata di miglioramenti sulla gestione stradale

• **SUL PIANO DEL TRASPORTO PASSEGGERI**

Analogo ragionamento può essere fatto per il trasporto passeggeri. L'analisi presentata a p. 30 offre un dato in base al quale il treno viene usato per spostamenti di 45-50 Km. Ovviamente una linea ad alta velocità non può permettersi di effettuare fermate con tale frequenza, quindi il risultato sarebbe fatalmente quello del movimento di automobili verso le stazioni "cardine" o anche il passaggio alla gomma semplicemente, in quanto risoltrice di attese di coincidenze, problematiche di distanza stazione – lavoro ecc.

Quindi anche questa ipotesi si presenta come PROPAGANDA priva di alcun fondamento reale

• **SATURAZIONE DELLE LINEE ESISTENTI**

Anche l'affermazione a p. 42 che la fruibilità delle linee esistenti possa essere migliorata poco da interventi di ammodernamento non invasivo, pur essendo altamente opinabile, risulta insufficiente a permettere la decisione a favore dell'opera, in quanto omette di specificare quale sia l'attuale tasso di fruizione delle disponibilità della linea. Si rammenta che negli anni questo tasso di uso è diminuito, essendo progressivamente stati aboliti collegamenti sia nazionali che internazionali, sia per il traffico merci che per quello di persone. In compenso RFI e Trenitalia si premurano non di migliorare le strutture esistenti, bensì di ridurle, come appare anche da notizie di stampa, relativamente ai binari di sorpasso di bivio Aurisina, del fascio di binari di Villa Opicina, del fascio dello scalo di Cervignano ecc.

Questo, nonostante a p. 31 dello studio si indichino queste due stazioni come cardini del sistema rispettivamente per i traffici est ovest (ex corridoio 5) che del traffico nord sud (corridoio adriatico - baltico).

• **SUL PIANO STRETTAMENTE AMBIENTALE E SOCIALE**

Zona triestina del flysch.

Viene previsto l'uso di talpe per lo scavo delle gallerie nella zona flyschoidi di Trieste, p. 71 del testo, (indicativamente una decina di Km in doppia galleria da Prosecco a Trieste Grotta, per il collegamento con la linea di cintura esistente.

Questo con solo fuggevoli accenni all'estrema fragilità del sistema del flysch, arenaria degradata, mista a terre sciolte con percolamenti di acqua di notevole variabilità che, se alterati, possono rendere scivolosi gli strati e avviare fronti di frana notevoli e dalla imprevedibile estensione. Questi scavi vengono indicati come privi di interferenze con recettori antropici, essendo in galleria, ignorando che lungo tutto il percorso si sviluppano, sopra e a fianco della linea, rioni anche densamente abitati, con costruzioni a volte a poche decine di metri dalle canne delle gallerie e che possono essere (e presumibilmente sarebbero) pesantemente coinvolti anche dall'apertura di un solo fronte di frana. Inoltre lungo tutto il percorso (che segue la linea di costa del golfo di Trieste) vi sono numerosissimi ruscellamenti superficiali di acque anche con carattere fisso, noti a Trieste con il termine locale "patok", che indicano l'esistenza di affioramenti di abbondanti acque sotterranee che appunto, se deviate, rischiano di rendere instabile il fronte flyschoidi.

Eppure, nonostante le negative esperienze del Mugello e dell'attuale variante di valico appenninica (con frane di paesi e di strutture esistenti) sembra che nulla venga pensato per valutare i rischi concreti di simile operato in area altamente abitata.

Zona veneta delle bonifiche.

Viene proposto la deviazione temporanea di interi canali di bonifica e irrigazione (p. 74) per permettere il cantieramento dell'opera

Inquinamento atmosferico

Viene indicato a p. 210 come esistente solo in fase di cantiere, ma nullo in fase di esercizio, eppure dovrebbe essere valutato l'effetto dato dall'aumentato fabbisogno di energia elettrica, con le conseguenti aumentate emissioni delle centrali elettriche. Il fatto che questo aumento non sia localizzato nell'area dell'opera non lo rende meno collegato all'opera stessa.

Sul piano sociale

Non è valida l'affermazione riportata in varie parti del documento (es. p. 90 per il territorio goriziano e triestino) relativamente alla scarsa importanza degli espropri, in quanto prevista soprattutto in terreni dediti all'agricoltura. Questa considerazione dovrebbe invece far propendere contro l'opera, proprio in quanto essa incide su aree dedite alle attività primarie (produzione di beni primi) e quindi aree difficilmente sostituibili, non alterate in modo definitivo

dall'antropizzazione e dedicate al costante sostentamento delle necessità alimentari della società, quindi di valore inestimabile (perché tendenzialmente infinito) e costantemente rinnovato e rinnovabile nel tempo.

Sull'interferenza con le acque.

A p. 218 si afferma che le interferenze esistono solo per materiali biologici dei treni in corsa (si presume residui dei wc) in quanto non viene più effettuata l'operazione di diserbo chimico (sostituita da quali accorgimenti? Pietrisco sterilizzato?). Però non vengono indicate le modalità di raccolta di eventuali fuoriuscite di materiali inquinanti in caso di incidente (se non per le canne sotto il Carso in un inciso) e le modalità di minimizzazione e controllo di effetti devastanti tipo incidente di Viareggio. In compenso poi si notano nel documento (p 223) criticità specifiche date dall'esistenza in alcune delle zone di cantiere di falde acquifere in piano campagna (zona delle risorgive) o a brevissima distanza (zona dei laghi di Pietrarossa, del Lisert ecc.) con il possibile deterioramento della qualità delle acque e delle opere, in quanto la variabilità della falda comporta necessità tecniche particolari nella realizzazione. Quindi non si riesce a capire se l'inquinamento risultante è quello dell'opera sulla falda o viceversa...

Interferenza con le opere esistenti.

Il punto di maggior assurdo però lo si raggiunge a p. 229, dove gli estensori ed i proponenti, parlando del rischio di interferire con il bosco oasi faunistica di Alvisopoli propongono di spostare il sedime dell'autostrada A4, per fare correre la nuova opera ferroviaria sul tratto oggi occupato da questa.

A parte il fatto che non si indica di spostare una strada interpodereale, ma una autostrada, questo tratto è esattamente quello su cui oggi sono operativi i cantieri per la creazione della terza corsia. Nel testo non si parla minimamente di eventuali contatti avuti con Autovie Venete per verificare la percorribilità di questa ipotesi ovvero i rischi e le conseguenze di una scelta che porterebbe a chiusure per anni della stessa autostrada.

• **COSTI:**

Come evidenziato del resto dalla Corte dei Conti francese, anche in situazioni ben più favorevoli rispetto a quelle italiane, sia relative alla solidità del sistema paese sia a quella delle distanze tra i punti di arrivo – partenza, le linee ad alta velocità costituiscono una fonte di deficit, non riuscendo a rientrare economicamente dell'investimento e non garantendo neppure la copertura degli oneri di gestione. Conseguentemente non possono essere proposte quali opere pubbliche a carattere anticiclico (investimenti, anche a fondo perduto, ma che producono effetti di sviluppo positivo tali da determinare un riavvio economico). Sono invece da ascrivere alla categoria delle opere depressive del mercato, bloccando per lunghi periodi (entrano in attività, salvo inconvenienti, solo una decina di anni dopo il primo investimento) notevoli quantità di liquidi che, se investiti in altri campi potrebbero costituire effettivamente il volano anticiclico di cui si parla.

per quanto esposto in premessa

Si esprime un parere negativo sul progetto in questione, per i seguenti motivi:

1. manca completamente un'analisi del rapporto costi benefici, che dovrebbe essere elemento prioritario per la stesura di progetti di tale portata;
2. come attestato dagli stessi proponenti non si tratta di opera tale da invertire sostanzialmente il rapporto di trasporto stradale né sul movimento merci né sul movimento umano;
3. l'opera interferisce con numerose realtà naturali degne di tutela, con costi sia ambientali che economici notevoli per mitigare le interferenze;

4. nell'ambito carsico l'interferenza con grotte non note, su uno scavo di circa 10 Km, a prescindere dal successivo scavo per raggiungere la frontiera con la Slovenia, viene detto non valutabile, ma sicuramente importante, quindi portatore di rischio idrogeologico ignoto, dal costo imprevedibile ma certamente elevato (vedi gallerie della grande viabilità);
5. l'opera va ad incidere, lungo tutto il suo percorso, notevolmente sulle attività agricole primarie, tanto che sarà obbligatorio un ridisegno successivamente delle ripartizioni delle aziende, se si intende mantenerne la redditività (attività non contemplata nelle valutazioni ambientali e di costo);
6. non è stata ugualmente presa in considerazione quale recettore tutta l'area cittadina da Gretta a San Giacomo che sarà interessata dall'allargamento e potenziamento della galleria di circonvallazione;
7. l'opera investirà con movimentazione di mezzi su gomma per l'asporto dei materiali di aree già oggi eccessivamente interessate a movimentazioni di mezzi su gomma;
8. l'opera è stata pensata senza valutare completamente le interferenze effettive nel territorio del comune di Trieste, in specifico non sono stati considerati come possibili recettori tutte le sussistenze residenziali soprastanti gli scavi in galleria nella tratta da Prosecco sino alla zona di Gretta, scavo effettuato in zona a flysch che in passato ha già dimostrato scarsa, se non pessima, stabilità aprendo zone notevoli di frana anche a fronte di limitatissimi interventi antropici;
9. non è stata ugualmente presa in considerazione quale recettore tutta l'area cittadina da Gretta a San Giacomo che sarà interessata dall'allargamento e potenziamento della galleria di circonvallazione e che presenta notevole antropizzazione sopra tutto il percorso;
10. non è stata presa in considerazione l'interferenza con i fiumi sotterranei lungo la città di Trieste, quantomeno il Chiave e il Settefontane, che vengono attraversati dalla galleria di cintura e che saranno sicuramente coinvolti dalle attività proposte, sia in fase di allargamento che in fase di abbassamento del sedime della galleria;
11. non è indicata chiaramente la funzionalità del porto di Trieste nel periodo in cui per almeno 6 mesi la ferrovia rimarrà completamente bloccata, e per il ben più lungo periodo in cui sarà fruibile esclusivamente a binario unico (ovviamente salvo imprevisti geologici).";

tenuto conto che la II Circoscrizione comunale con nota prot. corr. CA2 3/5/2/3-6/2-2012 (27419) del 25.7.2012, conservata in atti, ha espresso il seguente parere:

"Il Consiglio circoscrizionale, riunito in seduta il 24.7.2012, valutata la documentazione pervenuta in merito all'argomento meglio specificato in oggetto, esprime parere negativo, in quanto si ritiene che l'Amministrazione comunale non dovrebbe esprimere un parere favorevole fintanto che la documentazione presentata non sia integrata con una relazione contenente un'analisi sui costi e benefici dell'opera, con la documentazione inerente il progetto della tratta Aurisina-Opicina-Slovenia che riguarda da vicino la nostra Circoscrizione, nonché di uno studio approfondito sull'impatto del cantiere sulla viabilità ed il territorio in generale, soprattutto per quanto concerne l'asporto e lo stoccaggio provvisorio e/o definitivo del materiale di scavo non riutilizzabile.";

tenuto conto che la III Circoscrizione comunale con nota prot. corr. 04-3/5-3/4-72/2/1 del 24.7.2012, conservata in atti, "in riferimento alla richiesta di parere di cui all'oggetto... comunica che il Consiglio della Terza Circoscrizione, nella seduta del 23/07/2012, ha espresso parere sfavorevole", senza indicarne le motivazioni;

tenuto conto che la IV Circoscrizione comunale con nota prot. corr. 4°-3/5/4/4-19/2-2012 del 25.7.2012, conservata in atti, ha comunicato che "il Consiglio della IV Circoscrizione ha votato, nel corso della seduta dd. 24.07.2012 PARERE NEGATIVO alla delibera consiliare di cui all'oggetto", senza indicarne le motivazioni;

tenuto conto che la V Circoscrizione comunale con nota prot. corr. 4°-3/5-5/4-01-2012 (27371) del 25.7.2012, conservata in atti, ha espresso parere favorevole alla proposta di deliberazione consiliare indicata in oggetto;

tenuto conto che la VI Circoscrizione comunale con nota prot. corr. 04-3/5/6/4-35/2-2012 del 23.7.2012, conservata in atti, ha espresso parere favorevole alla proposta di delibera ed inoltre ha formulato i seguenti due Ordini del Giorno:

- "Il Consiglio della VI Circoscrizione invita la Giunta a chiedere il recepimento immediato delle prescrizioni di cui in premessa, in sede di integrazione del Progetto Preliminare di VIA, come già richiesto con delibera Consiliare N. 12 di data 14 marzo 2011";
- "Il Consiglio della VI Circoscrizione invita la Giunta a chiedere alla Regione di modificare le norme relative ai tempi di espressione, concessi agli Enti Locali, per i pareri su infrastrutture di così grande portata (TAV/TAC, rigassificatori, metanodotti, ecc.) portandoli da 30 gg a 30 gg effettivi lavorativi ovvero esclusi i sabati, le domeniche ed eventuali altre festività";

tenuto conto che la VII Circoscrizione comunale con nota prot. corr. 4°-3/5/7/4-1/6-2012 del 25.7.2012, conservata in atti, ha espresso parere favorevole alla proposta di delibera;

che per quanto concerne le motivazioni dei pareri negativi espressi dalla I e II Circoscrizione, relative all'Integrazione di VIA si rileva che il presente provvedimento deliberativo ne tiene conto al punto "1." del dispositivo, alle varie lettere delle Prescrizioni ed Osservazioni/Raccomandazioni; per quanto attiene alle motivazioni relative alle interferenze, ne è stato tenuto conto nel dispositivo della deliberazione consiliare n. 11 del 14.3.2011 allo scopo dedicata;

che per quanto concerne i due ordini del giorno formulati dalla Circoscrizione VI, gli stessi troveranno attuazione per quanto di competenza di questa Amministrazione;

tutto ciò premesso e considerato proponendo l'immediata eseguibilità del presente provvedimento deliberativo in relazione ai ristretti termini per la resa del parere, previsti dal D.Lgs. 163/2006, dal D.Lgs. 152/2006 e dalla L.R. 43/90 e loro s.m.i.;

DELIBERA

1. di esprimere parere favorevole, ai sensi e per gli effetti della L. 443/2001, del D.Lgs. 163/2006, del D.Lgs. 152/2006 e della L.R. 43/1990 e loro s.m.i., sulla integrazione documentale denominata "Sistema Conoscitivo Generale – Relazione Generale", relativa al Progetto Preliminare denominato "Nuova linea AV/AC Venezia – Trieste - tratta Ronchi – Trieste", trasmessa via PEC in data 28.6.2012 dalla Regione Autonoma F.V.G. – Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna – Servizio Valutazione Impatto Ambientale ed inerente il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, proposta dalla Italferr S.p.A. – Gruppo Ferrovie dello Stato - Roma, con le seguenti Prescrizioni ed Osservazioni/Raccomandazioni:

PRESCRIZIONI

- a) rilevato che nel Progetto Preliminare il tracciato (in galleria) ha termine in corrispondenza del sottosuolo di via Cantù, si prescrive che il Progetto Preliminare, lo Studio di Impatto Ambientale e lo Studio Archeologico vengano integrati con il successivo tracciato completo rientrante nell'ambito del territorio del Comune di Trieste ed inoltre con i tracciati delle connessioni con la Stazione Centrale di Trieste, la Stazione di Campo Marzio e la Stazione di Villa Opicina;
- b) atteso che non è stata presentata una stima economica, né prodotta un'analisi costi-benefici dell'infrastruttura, necessita che lo Studio di Impatto Ambientale venga integrato con un apposito elaborato riguardante l'analisi costi-benefici dell'infrastruttura ferroviaria;
- c) secondo la Variante generale di revisione ed adeguamento al P.U.R.G. n. 66, approvata con D.C. n. 37 dd. 15/04/1997, di cui è stata confermata l'esecutività con D.P.G.R. n.0300/Pres. dd. 23/09/1997, e successive modifiche, l'area di intervento ricade parzialmente nelle zone A2 - Nuclei originari di S. Croce, Prosecco e Contovello, B4 - zone della periferia ad alta densità edilizia, B5 - zone della periferia a bassa densità edilizia, B5/i - zone della periferia a bassa densità edilizia incluse nelle zone di recupero del sistema urbanistico - infrastrutturale, E2 - zone agricole e forestali ricadenti negli ambiti boschivi, E4 - zone agricole e forestali ricadenti negli ambiti di interesse agricolo e paesistico, EB - zone agricole e forestali ad alta antropizzazione, F2 - zone di tutela ambientale di ambiti boschivi, U2 - zone di verde pubblico e verde attrezzato, U2a - zone di parco di quartiere, U2b - zone di parco urbano, U2c - verde privato di pubblico interesse, V2 - fasce di rispetto cimiteriale, V5 - zone di rispetto, Z1 - servizi stradali.
Per tali zone dovranno essere applicati i vincoli e le prescrizioni delle Norme Tecniche di Attuazione (elaborato D) di detta Variante n. 66/1997.
In relazione allo studio di compatibilità geologica, facente parte della Variante Generale n.66, l'area di intervento ricade parzialmente nella classe A1, sulla quale dovranno essere applicate le disposizioni delle "normative per lo standard di acquisizioni minime in campo geologico-tecnico, idrogeologico, geomeccanico e geotecnico;
- d) l'area di intervento risulta essere interessata inoltre, da vincolo paesistico-ambientale, per territori contermini a fiumi, torrenti e corsi d'acqua, per territori coperti da boschi e per zone gravate da usi civici (D.Lgs.42/2004 e s.m.i.), da vincolo idrogeologico (R.D.L. 3267/23 e s.m.i.), oltre che dai vincoli per i Siti di Importanza Comunitaria e per le Zone di Protezione Speciale (Rete Ecologica Europea "Natura 2000") e pertanto dovranno essere rispettate le disposizioni relative a tali vincoli;
- e) con deliberazione consiliare n. 70 dd. 21.11.2011, sono state approvate le direttive che costituiscono riferimento per gli obiettivi e le attività di progettazione del nuovo strumento urbanistico generale, di cui il Comune ha già avviato l'iter di adozione. In particolare per quanto concerne l'obiettivo volto al perseguimento dello sviluppo sostenibile le direttive prevedono: "Il Piano persegue l'obiettivo di integrare gli insediamenti produttivi e le infrastrutture di trasporto in un contesto ambientale sicuro e sostenibile...omissis... Sarà altresì esclusa la costruzione sul territorio comunale di infrastrutture di trasporto, come le linee ferroviarie AV/AC, qualora comportino impatti non sostenibili sull'ecosistema carsico e sui fenomeni carsici ipogei ed epigei". Al riguardo lo studio condotto da parte del proponente,

riassunto al Capitolo 11 - Conclusioni sull'impatto complessivo, mette in evidenza l'elevata vulnerabilità dell'ambiente carsico "L'ambiente carsico è estremamente vulnerabile sia dal punto di vista idrogeologico, data l'elevata velocità di dispersione di eventuali sostanze contaminanti e data la possibilità che lo scavo di una galleria alteri percorsi idrici sotterranei, sia dal punto di vista geomorfologico, per la presenza di grotte e cavità la cui estensione non è prevedibile con indagini di superficie. Inoltre alcune grotte possono ospitare una fauna particolare, costituita da chiroteri, insetti troglobi, ma anche specie tutelate come il proteo. L'attraversamento di quest'area costituisce senz'altro l'elemento di maggiore criticità dell'opera in esame, non solo in ragione delle potenziali interferenze del tracciato, ma anche per la fase di costruzione";

- f) necessita l'aggiornamento da parte del proponente dell'Analisi di Coerenza (Relazione Generale - Capitolo 5 - Analisi di Coerenza con gli Strumenti di Pianificazione e Programmazione), laddove si fa riferimento:
- a Piani non in vigore - nello specifico al Piano Territoriale Regionale (PTR) (Relazione Generale - Paragrafo 5.3.1 - Piani territoriali regionali) - ricordando in proposito che l'avvio del percorso di formazione del Piano di Governo del Territorio (PGT) è avvenuto contestualmente all'avvio della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di cui alla Deliberazione della Giunta regionale n. 113 del 1.2.2012;
 - a Piani superati - nello specifico al Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) (Relazione Generale - Paragrafo 5.3.4 - Pianificazione settore trasporti), specificando in proposito che il riferimento al PRIT, approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 530 del 9.12.1988, ad oggi risulta superato con l'approvazione, in via definitiva, del Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto (PRIT) di cui al Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 300 del 16.12.2011;
- g) trattandosi di "opere di interesse statale da realizzarsi dagli Enti istituzionalmente competenti", dovranno in particolare essere rispettate le disposizioni procedurali di cui all'art. 10 della L.R. 19/2009 e s.m.i., relative all'accertamento di conformità urbanistico-edilizia di dette opere;
- h) sentito il gestore del Servizio Idrico Integrato e avuto riguardo all'intervenuta approvazione del relativo Piano d'Ambito, si formula la prescrizione che nell'ambito dei successivi livelli di progettazione (definitiva ed esecutiva), i tecnici incaricati dovranno confrontarsi con il gestore del servizio stesso e tener conto delle previsioni contenute nel predetto piano, al fine di garantire la non interferenza dell'opera progettata con i servizi e le infrastrutture di rete presenti e i previsti potenziamenti;
- i) con riferimento al secondo comma dell'art. 170 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., relativo alla sussistenza di interferenze dell'infrastruttura, si ritiene necessario che in fase di progetto definitivo ed esecutivo, debbano essere individuate puntualmente sia sotto il profilo catastale che tavolare, tutte le aree di proprietà comunale o riconducibili alla gestione del Comune di Trieste, nonché le aree di pertinenza ed occupate da opere di interesse comunale, tanto in sottosuolo che soprassuolo. Tali aree dovranno essere formalmente gravate da adeguata servitù relativa alla galleria, o ad altri manufatti in genere collegati all'intervento di cui trattasi, tanto in via permanente che temporanea; il tutto ovviamente con la quantificazione delle indennità dovute in fase espropriativa e relativa iscrizione

presso il Servizio del Libro Fondiario della Regione FVG – Ufficio Tavolare di Trieste;

- j) in considerazione del fatto che non sono specificatamente indicate le procedure operative inerenti le misure di mitigazione per i corsi idrici ipogei eventualmente individuati in fase di cantiere, si prescrive vengano dettagliatamente descritte tali procedure operative da applicare durante la fase di realizzazione dell'opera in sotterraneo;
- k) relativamente al capitolo 6 "Vibrazioni" della Relazione del Quadro di Riferimento Ambientale si rileva che l'infrastruttura, sebbene posizionata completamente in galleria, attraversa il centro abitato di Trieste, a diverse quote di profondità; considerata la molteplicità delle destinazioni d'uso dei soprastanti edifici presenti lungo il previsto tracciato e valutata, in questa fase, l'opportunità di non penalizzare in alcun modo le destinazioni d'uso delle aree cittadine, si prescrive:
- che venga incluso tutto il territorio del Comune di Trieste all'interno della lista delle aree potenzialmente critiche, considerate ai capitoli 6.3.1 -"Identificazione delle aree potenzialmente critiche" e 6.4.5 -"Valutazione delle interferenze" della Relazione del Quadro di Riferimento Ambientale, con predisposizione dei relativi calcoli degli impatti vibrazionali e connessi interventi di mitigazione, in particolare nell'elaborazione della successiva fase progettuale;
 - che nell'esecuzione di detti calcoli si individuino i valori limite vibrazionali previsti per le aree critiche, in relazione al disturbo delle persone, da rispettare rigorosamente nell'esecuzione dell'opera;
- l) atteso che in alcuni tratti del tracciato nell'ambito del territorio comunale di Trieste le gallerie presentano una ridotta profondità rispetto al suolo soprastante, necessita che il proponente predisponga adeguati calcoli previsionali che attestino sia la sicurezza statica dell'intervento, che il rispetto della normativa sulla sicurezza dagli effetti vibrazionali;
- m) la tecnologia di scavo dovrà essere atta ad evitare danni sui beni immobili pubblici e privati nell'area di interferenza e per quanto attiene la gestione delle terre e rocce da scavo nel territorio comunale di Trieste, vanno applicati gli articoli 185 e 186 del D.Lgs. 152/2006 – *Norme in materia ambientale* e s.m.i., in particolare con esclusione dell'utilizzo di aree di stoccaggio temporaneo delle terre e rocce da scavo, non comprese all'interno dei cantieri previsti;
- n) atteso che dall'esame degli elaborati progettuali non risulta sia stata effettuata o prevista una valutazione dei campi elettromagnetici generati dalla cabina TE e, più in generale, dei manufatti elettrici posti sul piazzale di via Marziale, si prescrive che venga predisposto un apposito studio sugli effetti prodotti dai campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici determinati dai suddetti manufatti elettrici, con l'applicazione di quanto disposto dal D.P.C.M. 8.7.2003;
- o) le analisi e le proposte sulla cantierizzazione contenute nel progetto preliminare, pur fornendo dei criteri generali ed indicazioni sufficientemente motivati, non appaiono esaustive e ben correlate e vanno integrate con un adeguato studio del traffico (livello di accessibilità dei siti, livello di servizio delle arterie utilizzate, lunghezza percorsi, tipologia mezzi impiegati, numero viaggi stimati, ecc.) in modo da poter verificare in via preventiva e con più attendibilità l'idoneità delle scelte dei siti dei vari cantieri;
- p) il cantiere di imbocco galleria localizzato presso Scorcola e accessibile da via Marziale è delicato e potenzialmente critico, in quanto il tratto di via Commerciale che si collega con la S.R. 58 oltre ad essere interessato da un notevole traffico

veicolare presenta una carenza infrastrutturale generalizzata (curve, pendenza, ristrettezza carreggiata, trenovia in attraversamento, ecc.) ed inoltre la via Marziale (strada privata) appare particolarmente inadeguata con un innesto sulla via Commerciale del tutto inidoneo; dovranno pertanto essere previsti interventi di adeguamento dell'innesto e della strada, concordandoli in sede esecutiva con gli uffici comunali competenti. Stessi adeguamenti vanno previsti per i due cantieri (base ed operativo) localizzati all'interno del comprensorio della Trieste Trasporti S.p.A. con accesso dalla via Caduti sul Lavoro in quanto il traffico indotto va a gravare su assi viari ed incroci stradali urbani che hanno significativi flussi di traffico (viale Campi Elisi-via Caduti sul Lavoro e via Svevo) prima di immettersi sulla G.V.T. (Grande Viabilità Triestina);

OSSERVAZIONI / RACCOMANDAZIONI

- a) in fase di cantierizzazione particolare importanza assume la possibilità di privilegiare, ove tecnicamente possibile, il trasporto materiali via ferrovia e solo in subordine via gomma;
 - b) il Comune di Trieste ha in previsione l'utilizzo dell'ex cava Faccanoni (cava di San Giovanni) acquisita con i lavori del II° stralcio del III° Lotto della Grande Viabilità Triestina, per un ulteriore intervento di rinaturalizzazione;
2. di trasmettere il presente provvedimento deliberativo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione Generale per la Qualità e la Tutela del Paesaggio, l'Architettura e l'Arte contemporanea, alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia – Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna – Servizio Valutazione Impatto Ambientale, alla Italferr S.p.A – Gruppo Ferrovie dello Stato, ai sensi e per gli effetti della L. 443/2001, del D.Lgs. 163/2006, del D.Lgs. 152/2006 e della L.R. 43/90 e loro s.m.i.;
 3. di approvare l'immediata eseguibilità del presente provvedimento deliberativo in relazione ai ristretti termini per la resa del parere, previsti dal D.Lgs 163/2006, dal D.Lgs. 152/2006 e dalla L.R. 43/90 e loro s.m.i.;
 4. di dare atto che il presente provvedimento non comporta spesa o riduzione d'entrata.

Il Presidente Furlanič pone in trattazione la proposta deliberativa avente ad oggetto: *“Infrastrutture ferroviarie strategiche L. 443/2001. D.Lgs. 163/2006. D.Lgs. 152/2006. L.R. 43/90 e loro s.m.i.. Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste. Progetto preliminare della tratta Ronchi-Trieste. Parere sull'integrazione relativa alla Valutazione di Impatto Ambientale. Proponente: ITALFERR S.p.A. Gruppo Ferrovie dello Stato. Roma.”* ricordando che, sulla stessa, sono state presentate anche 15 proposte d'emendamento (tutte allegate al presente verbale sub “A”, unitamente ai pareri di regolarità tecnica espressi in merito dagli Uffici ex art. 49 del D.Lgs. 267/2000).

Concede, quindi, la parola all'assessore Laureni per l'illustrazione.

Illustra la proposta deliberativa l'assessore

► **Laureni**

▼▼▼▼▼
O M I S S I S
▲▲▲▲▲

Il Presidente, a questo punto, comunica di aver notato che tra il pubblico ci sono persone non autorizzate che stanno registrando la seduta.

Invita, quindi, queste persone a comunicare il proprio nominativo e la finalità per la quale stanno registrando i lavori del Consiglio.

Il consigliere Menis segnala che una delle telecamere è del Movimento 5 Stelle e ricorda di aver già dichiarato in sede di Conferenza dei Capigruppo di essere il diretto responsabile per il trattamento dei dati.

Il Presidente prende atto della precisazione del consigliere e, prima di aprire gli interventi sulla proposta deliberativa, concede la parola al consigliere Patuanelli per questione pregiudiziale.

Interviene per questione pregiudiziale il consigliere

► **Patuanelli**

Interviene per fornire i chiarimenti richiesti il Vice Segretario Generale

► **dott. Lorenzut**

Interviene, poi, per questione pregiudiziale il consigliere

► **Bertoli**

Interviene per alcuni chiarimenti il Direttore del Servizio Ambiente

► **ing. Caputi**

Intervene ancora per questione pregiudiziale il consigliere
 ► Bertoli

▼▼▼▼▼
 OMISSIS
 ▲▲▲▲▲

Il Presidente prende atto delle precisazioni fornite e delle ulteriori richieste del consigliere Bertoli e, valutata la situazione, propone una breve sospensione della seduta per alcuni approfondimenti; non rilevando contrarietà da parte dell'Aula, alle ore 18.55 sospende la seduta.

Alla ripresa dei lavori d'Aula, alle ore 19.38, concede nuovamente la parola all'ing. Caputi.

Interviene il Direttore del Servizio Ambiente
 ► ing. Caputi

Ribadisce la propria questione pregiudiziale il consigliere
 ► Bertoli

Parla contro la richiesta il consigliere
 ► Ukmarr

▼▼▼▼▼
 OMISSIS
 ▲▲▲▲▲

Il Presidente pone in votazione palese, mediante sistema elettronico, la questione pregiudiziale posta dal consigliere Bertoli.

A votazione ultimata, la stessa viene respinta con il seguente risultato, accertato e proclamato dallo stesso Presidente: presenti 33, votanti 29, favorevoli 7, contrari 22, non partecipanti al voto 4 (i consiglieri Bandelli, de Gioia, Ferrara e Rosolen) [vedasi tabulato n. 1]

Il Presidente prende atto dell'esito della votazione ed apre, quindi, il dibattito sulla proposta deliberativa.

Prendono la parola per primo intervento i consiglieri:
▶ Bassi ▶ Ukmar

▼▼▼▼▼
O M I S S I S
▲▲▲▲▲

Il consigliere Patuanelli interviene per chiedere, ai sensi dell'art. 48 comma 3 del Regolamento del Consiglio Comunale, il raddoppio dei tempi concessi per gli interventi in Aula.

Il Presidente ricorda che, ai sensi dell'articolo appena citato del Regolamento del Consiglio, l'Aula decide seduta stante senza discussione; pone quindi in votazione palese, mediante sistema elettronico, la richiesta di raddoppio dei tempi posta dal consigliere Patuanelli.

A votazione ultimata, la stessa viene accolta col seguente risultato, accertato e proclamato dallo stesso Presidente: presenti 31, votanti 31, favorevoli 17, contrari 13, astenuti 1 (il consigliere Sossi). [vedasi tabulato n. 2]

Il Presidente prende atto dell'esito della votazione e dispone si prosegua con il dibattito sulla proposta deliberativa, concedendo 20 minuti a ciascun consigliere per i primi interventi e segnalando ai consiglieri Bassi ed Ukmar che a loro verranno concessi ulteriori 10 minuti per proseguire i primi interventi, qualora ne facciano richiesta.

Prendono ancora la parola per primo intervento i consiglieri:

▶ Patuanelli ▶ Andolina ▶ Ravalico ▶ Sossi
▶ Bassi ▶ Decarli ▶ Menis

▼▼▼▼▼
O M I S S I S
▲▲▲▲▲

Il consigliere Andolina interviene per mozione d'ordine e chiede una sospensione di mezz'ora della seduta per consentire una valutazione ed un eventuale accorpamento di alcune proposte d'emendamento presentate dai diversi gruppi consiliari.

Il Presidente, non rilevando contrarietà da parte dell'aula, accoglie la mozione d'ordine del consigliere Andolina e, alle ore 21.25, sospende la seduta.

Alla ripresa dei lavori, alle ore 22.15, concede la parola al consigliere Patuanelli per secondo intervento.

Prendono la parola per secondo intervento i consiglieri
▶ Patuanelli ▶ Bassi ▶ Sossi ▶ Andolina
▶ Decarli

▼▼▼▼▼
O M I S S I S
▲▲▲▲▲

Il Presidente, terminato il dibattito di carattere generale, concede la parola al Sindaco Cosolini.

Il Sindaco Cosolini interviene per dichiarare di fare propri gli emendamenti n. 4, 5, 6, 9, 12 e 13.

Il Presidente prende atto dell'accoglimento degli emendamenti e concede la parola al consigliere Patuanelli per l'illustrazione della proposta d'emendamento n. 2, ricordando che la prima proposta emendativa è stata ritirata dai proponenti.

Illustra la proposta emendativa il consigliere
▶ Patuanelli

▼▼▼▼▼
O M I S S I S
▲▲▲▲▲

Il Presidente prende atto del ritiro della proposta d'emendamento n. 3 da parte del consigliere Patuanelli e, constatato che nessun consigliere chiede di intervenire, pone in votazione palese, mediante sistema elettronico, la proposta d'emendamento n. 2.

A votazione ultimata, la stessa viene respinta col seguente risultato, accertato e proclamato dallo stesso Presidente: presenti 30, votanti 30, favorevoli 8, contrari 18, astenuti 4 (i consiglieri Bandelli, Ferrara, Mozzi e Rosolen). [vedasi tabulato n. 3]

Il Presidente ricorda che le proposte d'emendamento n. 4, 5 e 6 sono state fatte proprie dal Sindaco.

Concede quindi la parola al consigliere Andolina per l'illustrazione della proposta d'emendamento n. 7.

Illustra la proposta emendativa il consigliere
► Andolina

▼▼▼▼▼
O M I S S I S
▲▲▲▲▲

Il Presidente, constatato che nessun consigliere chiede di intervenire, pone in votazione palese, mediante sistema elettronico, la proposta d'emendamento n. 7.

A votazione ultimata, la stessa viene respinta col seguente risultato, accertato e proclamato dallo stesso Presidente: presenti 30, votanti 30, favorevoli 8, contrari 18, astenuti 4 (i consiglieri Bandelli, Ferrara, Mozzi e Rosolen). [vedasi tabulato n. 4]

Il Presidente prende la parola per l'illustrazione della proposta d'emendamento n. 8.

Illustra la proposta emendativa il Presidente
► Furlanič

Prendono la parola per primo intervento i consiglieri
► Bertoli ► Camber ► Decarli ► Bandelli

▼▼▼▼▼
O M I S S I S
▲▲▲▲▲

Il Presidente prende atto che sulla proposta d'emendamento n. 8 è stata presentata da parte del consigliere Camber una proposta di sub-emendamento (allegata al presente verbale sub "A") e dichiara che viene accolta dai proponenti.

Pone, quindi, in votazione palese mediante sistema elettronico la proposta d'emendamento n. 8, così come sub-emendata.

A votazione ultimata, la stessa viene accolta col seguente risultato, accertato e proclamato dallo stesso Presidente: presenti 32, votanti 32, favorevoli 30, contrari 2. [vedasi tabulato n. 5]

Il Presidente ricorda che la proposta d'emendamento n. 9 è stata fatta propria dal Sindaco.

Concede, quindi, la parola al consigliere Patuanelli per l'illustrazione della proposta d'emendamento n. 10.

Illustra la proposta d'emendamento il consigliere

► Patuanelli

▼▼▼▼▼
O M I S S I S
▲▲▲▲▲

Il Presidente, constatato che nessun consigliere chiede di intervenire, pone in votazione palese, mediante sistema elettronico, la proposta emendativa n. 10.

A votazione ultimata, la stessa viene respinta col seguente risultato, accertato e proclamato dallo stesso Presidente: presenti 32, votanti 32, favorevoli 8, contrari 19, astenuti 5 (i consiglieri Bandelli, de Gioia, Ferrara, Mozzi e Rosolen). [vedasi tabulato n. 6]

Il Presidente concede la parola al consigliere Bassi per l'illustrazione della proposta d'emendamento n. 11.

Illustra la proposta emendativa il consigliere

► Bassi

▼▼▼▼▼
O M I S S I S
▲▲▲▲▲

Il Presidente, constatato che nessun consigliere chiede di intervenire, pone in votazione palese, mediante sistema elettronico, la proposta emendativa n. 11.

A votazione ultimata, la stessa viene respinta col seguente risultato, accertato e proclamato dallo stesso Presidente: presenti 31, votanti 31, favorevoli 8, contrari 18, astenuti 5 (i consiglieri Bandelli, de Gioia, Ferrara, Mozzi e Rosolen). [vedasi tabulato n. 7]

Il Presidente ricorda che le proposte d'emendamento n. 12 e 13 sono state fatte proprie dal Sindaco.

Concede quindi la parola al consigliere Sossi per l'illustrazione della proposta d'emendamento n. 14.

Illustra la proposta d'emendamento il consigliere
▶ Sossi

Prendono la parola per primo intervento i consiglieri
▶ Bertoli ▶ Rovis ▶ Bandelli ▶ Camber
▶ Ferrara

▼▼▼▼▼
O M I S S I S
▲▲▲▲▲

Il Presidente, constatato che nessun altro consigliere chiede di intervenire, pone in votazione palese, mediante sistema elettronico, la proposta emendativa n. 14.

A votazione ultimata, la stessa viene respinta col seguente risultato, accertato e proclamato dallo stesso Presidente: presenti 32, votanti 32, favorevoli 8, contrari 19, astenuti 5 (i consiglieri Bandelli, de Gioia, Ferrara, Mozzi e Rosolen). [vedasi tabulato n. 8]

Il Presidente concede la parola al consigliere Ferrara per l'illustrazione della proposta d'emendamento n. 15.

Illustra la proposta emendativa il consigliere
▶ Ferrara

Prendono la parola i consiglieri
 ► Bandelli ► Ukmar ► Bassi ► Andolina

▼▼▼▼▼
 OMISSIS
 ▲▲▲▲▲

Il Presidente, prima di porre in votazione la proposta emendativa, alle ore 23.47 sospende brevemente la seduta per consentire alcune ulteriori verifiche sull'effettiva ammissibilità del documento, dopo le modifiche apportate alla proposta deliberativa per l'accoglimento degli emendamenti.

Alla ripresa dei lavori d'Aula, alle ore 23.52, riassume la situazione, legata all'accoglimento dell'emendamento n. 9.

Dichiara, quindi, di aver presentato una proposta di sub-emendamento (allegata al presente verbale sub "A"), che legge all'Aula.

Verificato l'accoglimento della proposta da parte del consigliere Ferrara, pone in votazione palese, mediante sistema elettronico, la proposta emendativa n. 15 così come sub-emendata.

A votazione ultimata, la stessa viene accolta col seguente risultato, accertato e proclamato dallo stesso Presidente: presenti 31, votanti 31, favorevoli 23, contrari 2, astenuti 6 (i consiglieri Bertoli, Bucci, Camber, Giacomelli, Grilli e Rovis). [vedasi tabulato n. 9]

Il Presidente, terminata la trattazione delle proposte d'emendamento, concede la parola al Sindaco Cosolini.

Interviene il Sindaco
 ► Cosolini

▼▼▼▼▼
 OMISSIS
 ▲▲▲▲▲

Il Presidente apre, quindi, la fase dedicata alle dichiarazioni di voto sulla proposta deliberativa, così come emendata; intervengono i seguenti consiglieri:

Lobianco: lamenta il metodo frettoloso col quale la delibera è stata affrontata, che definisce preoccupante, paventando anche il lento collasso dell'intera struttura amministrativa dell'Ente. Nel merito, fa presente che esistono già strutture avveniristiche in altre città e, in questo caso, l'Alta Capacità è un'opzione che il Capoluogo di Regione non può non cogliere, in quanto perderebbe credibilità a livello nazionale.

Come provocazione, fa presente al Sindaco che non ha più una maggioranza salda e crede che questa delibera passerà in Aula grazie al voto dell'opposizione. Disapprova, infatti, il comportamento di coloro che, pur avendo stretto un patto di maggioranza, nei momenti cruciali si arroccano sui temi della convenienza ideologica e ideale. Dichiarò infine che esprimerà un voto favorevole, rilevando come oggi in Consiglio si apra una breccia, in quanto questa delibera strategica porterà certamente dei vantaggi alla città, ma non grazie alla maggioranza consiliare.

Gerin: sottolinea che questa è la prima consiliatura che ha un Assessorato all'Ambiente e lo stesso deve affrontare temi estremamente importanti. Valuta allora che, su temi così complessi, ci possano ben essere diversità di opinioni legate al concetto di modernità e questo porti a situazioni di non omogeneità. Rileva che ci sono evidenti diversità di sensibilità, soprattutto di fronte ai temi ambientali, laddove i progetti sono molto impattanti e sono una vera e propria aggressione al territorio. Ribadisce che possono esserci diverse idee di sviluppo possibile, ma vi è anche la consapevolezza che, se un progetto non piace, il voto espresso non deve essere favorevole.

Karlsen: rileva che, nell'ottica dell'idealità dell'europesmo, è necessario cercare di aumentare la coesione della comunità europea e questo progetto, quindi, è auspicabile per raggiungere tale scopo, poiché la coesione si costruisce anche con collegamenti ed infrastrutture, per aumentare la mobilità di beni e persone. Ritene che Trieste non debba essere esclusa da questo progetto, che è un'importante opportunità da cogliere al volo per recuperare la centralità della città. Rileva come le prescrizioni rappresentino il vero corpo di questa delibera, redatta con scrupolo e che verrà approvata nei termini prestabiliti e anticipa, quindi, il suo voto favorevole e quello del consigliere Decarli.

Mozzi: valuta che questo provvedimento sia un segnale che viene dato al governo, con tutte le perplessità che si porta dietro. Ricorda che nel 2010 organizzò, assieme ad altre associazioni, delle assemblee pubbliche contro la TAV e ora, pur manifestando rispetto e apprezzamento per il Sindaco, che reputa questo progetto necessario per lo sviluppo del porto, dichiara che, vista la propria forte anima ambientalista, per coerenza e per la storia del proprio impegno, non potrà votare a favore di questa delibera.

Bassi: reputa che sia necessario un maggiore senso logico nell'approccio a questa delibera che, visti i contenuti, avrebbe dovuto riportare un parere contrario e non favorevole. Ritiene che per la città un'opera di così grande impatto ambientale necessiti di maggiori verifiche sull'effettiva sostenibilità del progetto. Chiede uno studio di fattibilità diverso e più approfondito, anche dal punto di vista progettuale, e preannuncia un voto finale negativo.

Andolina: dichiara di avere una certa rigidità di pensiero in merito alla TAV e ripercorre alcune precedenti votazioni in Aula in cui era stato l'unico ad esprimersi contro tale progetto. Rileva, ora, che il sì condizionato di questo provvedimento non si discosta poi molto dal suo no e valuta che non sarà questo il provvedimento che riuscirà a disgregare questa maggioranza.

Sossi: annuncia subito un voto contrario sul provvedimento e rileva che i problemi drammatici e gravi della società sono ben altri, lontani da questi progetti poco credibili ma generosi nell'elargire soldi per le progettazioni. Fa presente, poi, all'opposizione che non ci si trova più in situazioni militarizzate di pensiero unico, in cui non si possono esprimere idee diverse pur essendo in maggioranza.

Reali: dichiara che questa decisione presa dal SEL è pienamente condivisa e che i temi ambientali sono valutati con estrema importanza ed attenzione per i rischi. Fa presente, comunque, che ciò non comporta problemi di compattezza nella maggioranza.

Il consigliere Bandelli interviene per mozione d'ordine e chiede una breve sospensione della seduta.

Il Presidente, non rilevando contrarietà da parte dell'aula, accoglie la mozione d'ordine del consigliere Bandelli e, alle ore 00.50 del 28 luglio 2012, sospende la seduta.

Alla ripresa dei lavori, alle ore 00.55, dispone si proceda con le dichiarazioni di voto; prendono la parola i seguenti consiglieri:

Patuanelli: annuncia un voto decisamente contrario sul provvedimento, in quanto il Movimento 5 Stelle ha un concetto di sviluppo e di modernità molto diverso da quello indicato nella proposta di deliberazione.

Rovis: ritiene che il tema sia politico e che chi lo vede favorevolmente sa che il futuro di una collettività passa anche attraverso collegamenti di questo tipo, così come il futuro delle imprese sul territorio e lo sviluppo del porto.

Reputa che coloro che sono contrari decidano così di cancellare Trieste dai grandi collegamenti europei, relegandola alla marginalità.

Afferma di assumere una posizione che si distingue nettamente da chi è pregiudizialmente contrario e di prendere le distanze anche da chi, senza informazioni adeguate, erige barriere con metodi a volte poco democratici. Si dichiara favorevole a quest'opera e solidale con chi difende i cantieri da criminali e delinquenti che bersagliano le forze dell'ordine con pietre e bombe carta ed annuncia, allora, che non intende fare nulla affinché questa delibera non passi. Rileva, comunque, che la maggioranza mostra delle contrapposizioni nette e non ha i voti su un tema strategico per la città, cosa che reputa un grave aspetto politico. Per questi motivi dichiara che esprimerà un voto di astensione.

Bandelli: rileva come questa città sia rimasta isolata per troppo tempo, sia nelle attività portuali sia nelle attività di trasporto su gomma, e reputa che non si possa dire di no a priori a questo progetto.

Aggiunge che la delibera si regge in piedi grazie all'emendamento politicamente geniale presentato dal consigliere Ferrara, emendamento al quale va riconosciuta la capacità di aver stravolto la delibera e di aver dato al Consiglio un'opportunità più unica che rara per dimostrare che è la grande visione politica dell'opposizione a far sì che oggi la votazione possa avere 15 voti favorevoli, 9 contrari e 10 astenuti.

Faraguna: ringrazia l'assessore Laurenzi per il provvedimento presentato ed annuncia il voto favorevole del PD, pur nel rispetto di alcune sensibilità personali di alcuni consiglieri. Afferma di credere in un concetto di Europa e di comunità unica, per cui va aumentata la coesione del territorio con progetti che creano opportunità ai territori meno integrati. Valuta che sia necessario creare una comunità più integrata, perché in Italia la logistica pesa molto di più sui costi rispetto alla media europea, e reputa che non si possano valutare progetti come questi in un'ottica di breve termine, come accade spesso in politica. Aggiunge che per redistribuire ricchezza bisogna prima crearla ed è convinto che quest'opera sia necessaria proprio a questo fine.

Bucci: rileva che questa delibera non viene portata in Aula dall'assessore allo Sviluppo Economico, ma dall'assessore all'Ambiente, e ricorda al consigliere Faraguna che i numeri sul voto non danno alcuna sicurezza alla maggioranza, soprattutto per una delibera di grande valore strategico e politico. Rileva che, nei prossimi giorni, l'assessore all'Ambiente verrà chiamato a prendere una posizione politica precisa ed in quel momento si capirà se questa è la vera maggioranza del Consiglio, perché si avrà la possibilità di stanare le diverse sensibilità e posizioni ideologiche della maggioranza.

Bertoli:

prima di tutto sottolinea come la maggioranza sia riuscita a complicare l'iter amministrativo di una proposta deliberativa così semplice. Dal punto di vista politico, poi, rileva che questa sera il Sindaco non ha più la maggioranza ed arriverà al massimo a quattordici voti su ventiquattro su un argomento importantissimo per lo sviluppo della città.

Crede che il Sindaco dovrà prendere atto che questo provvedimento passa solo grazie a un voto responsabile dell'opposizione, che antepone gli interessi della città alle posizioni politiche.

Conclude dichiarando il voto di astensione del proprio Gruppo.

Il Presidente, non essendoci ulteriori richieste di intervento, pone in votazione palese, mediante sistema elettronico, la proposta deliberativa in oggetto, dando atto che a seguito dell'accoglimento di alcuni emendamenti (allegati sub "B" al presente verbale, unitamente ad alcuni sub-emendamenti che li modificano), il testo del deliberato risulta essere il seguente:

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che l'Italferr S.p.A. – Gruppo Ferrovie dello Stato, con nota prot. DFS VE/L201-100/772 del 12.5.2003, ha presentato uno stralcio del Progetto Preliminare per la realizzazione di una infrastruttura ferroviaria denominata "Nuova linea AV/AC Venezia – Trieste", costituente collegamento all'interno del Corridoio 5, relativo alla tratta Ronchi – Trieste, esclusivamente ai fini dell'emissione dei pareri sulla localizzazione proposta e le interferenze con le infrastrutture esistenti, ai sensi degli artt. 3 e 5 del D.Lgs. 20.8.2002, n. 190;

che il Consiglio comunale, con deliberazione n. 99 adottata il 16.12.2003, ha espresso, ai sensi degli artt. 3 e 5 del D. L.vo 190/2002, parere favorevole, ritenendo il progetto preliminare, dal punto di vista della localizzazione, conforme alle previsioni del vigente P.R.G.C. ed alle prescrizioni delle norme tecniche di attuazione dello stesso, a condizione che siano recepite le prescrizioni indicate dall'Ufficio Tecnico e fatto salvo comunque l'assenso dell'Organo preposto alla tutela del vincolo di cui alla Legge 490/1999;

considerato che la Direzione Regionale dell'Ambiente e dei Lavori Pubblici – Servizio per la Valutazione di Impatto Ambientale, con nota prot. ALP.II-6588-VIA/156 del 13.2.2004, ha richiesto il parere relativo allo Studio di Impatto Ambientale della procedura di V.I.A., ai sensi dell'art. 3, comma 3 della L.R. 7/09/1990 n. 43 e s.m.i. ed a tal fine ha trasmesso copia del Progetto Preliminare denominato "Nuova linea AV/AC Venezia – Trieste (Tratta Ronchi dei Legionari – Trieste)", redatto dalla RFI S.p.A. – Italferr S.p.A., che risulta però diverso dalla versione presentata in data 12.5.2003, allegata alla richiesta di parere da rendersi ai sensi degli artt. 3 e 5 del D.L.vo 190/02 e s.m.i., in quanto il percorso individuato all'interno del comprensorio del Comune di Trieste risultava variato ed ampliato rispetto al precedente;

che il Consiglio comunale, con deliberazione n. 24 del 5.4.2004, ai sensi del D.Lgs. 190/2002 e dell'art. 3 della L.R. 43/1990, ha espresso sullo Studio di Impatto Ambientale, presentato dalla Direzione Regionale dell'Ambiente e dei Lavori Pubblici – Servizio Valutazione Impatto Ambientale in data 13.2.2004, parere favorevole con prescrizioni;

considerato che l'Italferr S.p.A. – Gruppo Ferrovie dello Stato, con nota prot. AND.0069544.10.U del 16.12.2010, pervenuta in data 22.12.2010 (prot. gen. 208437), ha presentato un nuovo Progetto Preliminare denominato "Nuova linea AV/AC Venezia – Trieste - tratta Ronchi – Trieste", precisando che detto progetto è stato "redatto in conformità alle disposizioni dell'art. 165 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., in quanto lo stesso rientra nell'elenco delle opere ed interventi strategici di cui alla Delibera CIPE del 6 aprile 2006, n. 130, che sostituisce – a tutti gli effetti – l'allegato I della Delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121 ed è inserita nel Contratto di Programma RFI 2007-2011 aggiornamento 2009, quanto sopra affinché" le Amministrazioni, tra cui il Comune di Trieste, nonché gli Enti/Società in indirizzo "possano effettuare le verifiche di cui al comma 2 dell'art. 170 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. e segnalare alla scrivente eventuali interferenze non rilevate" ed ha evidenziato "infine che il progetto in questione è stato presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti affinché sia sottoposto all'approvazione da parte del CIPE, ai sensi e per gli effetti del citato art. 165 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.";

che con nota prot. n. SVIA-4691-VIA/413 del 3.2.2011, pervenuta in data 9.2.2011 (prot. gen. 21229), la Regione Autonoma FVG – Direzione Centrale Ambiente e Lavori Pubblici – Servizio Valutazione Impatto Ambientale ha trasmesso il Progetto Preliminare, lo Studio di Impatto Ambientale e lo Studio Archeologico riguardante la "Nuova linea AV/AC Venezia –Trieste - tratta Ronchi - Trieste", evidenziando che nell'ambito di tale procedimento la Regione medesima esprime il proprio parere ai sensi degli articoli 25, comma 2 del D.Lgs. 152/2006 (Norme in materia ambientale) e dell'art. 3, commi 1, 3 e 4 della L.R. 43/1990 (Ordinamento della Regione Friuli Venezia Giulia della valutazione di impatto ambientale) e con la medesima nota ha chiesto alle varie amministrazioni comunali interessate, tra cui il Comune di Trieste, di esprimere parere in merito, ai sensi dell'art. 3 della L.R. 43/90 e s.m.i.;

che il Consiglio comunale, con deliberazione n. 11 del 14.3.2011, ha espresso parere favorevole con prescrizioni ed osservazioni/raccomandazioni sul procedimento relativo alle Interferenze ai sensi del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.;

che il Consiglio comunale, con deliberazione n. 12 del 14.3.2011, ha espresso sullo Studio di Impatto Ambientale, parere favorevole con prescrizioni ed osservazioni/raccomandazioni, ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e L.R. 43/90 e s.m.i.;

che con PEC dd. 28.6.2012 (prot. gen. n. 107214) la Regione Autonoma FVG – Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna – Servizio Valutazione Impatto Ambientale ha trasmesso la nota prot. SVIA-VIA/413-414, nella quale allega il documento integrativo denominato "Sistema Conoscitivo Generale – Relazione Generale" e richiede apposito parere ai vari Comuni competenti, tra cui il Comune di Trieste, ai sensi dell'art. 3 della L.R. 43/1990 e s.m.i.;

che l'elaborato integrativo succitato è stato redatto a seguito di apposite richieste da parte del Ministero dell'Ambiente e del Commissario Straordinario per l'Asse Ferroviario Venezia-Trieste, al fine di produrre un documento unitario che colleghi gli Studi di Impatto Ambientale presentati per le 4 singole tratte funzionali previste (pag. 7 della Relazione);

che, come specificato dal proponente a pag. 7 del citato "Sistema Conoscitivo Generale – Relazione Generale": "... è stato prodotto il presente documento che rappresenta la visione complessiva del progetto della nuova linea AV/AC Mestre-Trieste, focalizzando l'attenzione sugli effetti che l'opera in progetto produce sul sistema ambientale di area vasta e sulle azioni messe in atto per prevenire e minimizzare gli effetti negativi. Lo scenario progettuale a cui si fa riferimento, all'interno del presente documento, è quello relativo al Progetto Preliminare presentato nel 2010";

che con nota email prot. 11-5480/68/10/10 del 4.7.2012 è stato richiesto ai vari uffici comunali interessati, di esprimere il parere di competenza in merito alla documentazione in esame e che gli stessi si sono così espressi con le note a lato indicate, conservate in atti:

- Ambito Territoriale Ottimale – Orientale Triestino con nota prot. corr. ATO n. 1-17/20-1/200-12 (642):

"Con la presente si conferma il parere già espresso nell'anno 2011"...

che detto parere espresso con la citata nota prot. 1-17/20-1/15-11(99) del 2.2.2011 così recita:

"...sentito il gestore del Servizio Idrico Integrato e avuto riguardo all'intervenuta approvazione del relativo Piano d'Ambito, si formula la prescrizione che nell'ambito dei successivi livelli di progettazione (definitiva ed esecutiva), i tecnici incaricati dovranno confrontarsi con il gestore del servizio stesso e tener conto delle previsioni contenute nel predetto piano, al fine di garantire la non interferenza dell'opera progettata con i servizi e le infrastrutture di rete presenti e i previsti potenziamenti.";

- Area Città e Territorio – Servizio Mobilità e Traffico con nota e-mail del 6/7/2012:

"si confermano le osservazioni già espresse nel precedente parere..."

che detto parere espresso con nota prot. Amb. 12/10 del 13.1.2011 così recita:

"...vista la notevole rilevanza che riveste la cantierizzazione dell'opera in relazione ai possibili riflessi sullo stato della viabilità e vista l'esigenza di minimizzare il più possibile l'impatto sulle vie di comunicazione urbane ed extraurbane che gravitano sul territorio comunale, si esprimono le seguenti osservazioni e rilievi:

- 1) le analisi e le proposte sulla cantierizzazione contenute nel progetto preliminare, pur fornendo dei criteri generali ed indicazioni sufficientemente motivati, non appaiono esaustive e ben correlate in quanto mancano dei criteri specifici in materia di viabilità/traffico (livello di accessibilità dei siti, livello di servizio delle arterie utilizzate, lunghezza percorsi, tipologia mezzi impiegati, numero viaggi stimati, ecc.) in modo da poter verificare in via preventiva e con più attendibilità l'idoneità delle scelte dei siti dei vari cantieri;
- 2) in tale contesto (cantierizzazione) particolare importanza assume la possibilità di privilegiare, ove tecnicamente possibile, il trasporto materiali via ferrovia e solo in subordine via gomma;
- 3) in linea tecnica si osserva che particolarmente delicati e critici appaiono i due cantieri (base ed operativo) localizzati all'interno del comprensorio della Trieste Trasporti con accesso dalla via Caduti sul Lavoro in quanto il traffico indotto va a gravare su assi viari ed incroci stradali urbani che hanno significativi flussi di traffico (viale Campi Elisi - via Caduti sul Lavoro e via Svevo) prima di immettersi sulla G.V.T.;
- 4) anche il cantiere di imbocco galleria localizzato presso Scorcola e accessibile da via Marziale è delicato e potenzialmente critico in quanto il tratto di via Commerciale che si collega con la S.R. 58 oltre ad essere interessato da un notevole traffico veicolare presenta una carenza infrastrutturale generalizzata (curve, pendenza, ristrettezza carreggiata, trenovia in attraversamento, ecc.) ed inoltre la via Marziale (strada privata) appare particolarmente inadeguata con un innesto sulla via Commerciale del tutto inidoneo; i previsti interventi di adeguamento dell'innesto e della strada vanno in ogni caso approfonditi per accertare la loro reale fattibilità.";

- Area Città e Territorio – Servizio Pianificazione Urbana con nota e-mail del 6/7/2012

"...si conferma il parere espresso in data 14.01.2011 successivamente confermato e precisato in data 14.02.2011 (entrambi allegati alla presente) limitatamente per la parte concernente il PRGC vigente"

che detto parere espresso con la nota prot. 52/49-2/2010 del 14.1.2011 così recita:
 "... secondo la variante generale di revisione ed adeguamento al P.U.R.G., approvata con D.C. n. 37 dd. 15/04/1997, di cui è stata confermata l'esecutività con D.P.G.R. n.0300/Pres. dd. 23/09/1997, e successive modifiche, e sulla base della planimetria presentata che si trattiene in atti, l'area dell'intervento ricade parzialmente nelle zone A2 - Nuclei originari di S. Croce, Prosecco e Contovello, B4 - zone della periferia ad alta densità edilizia, B5 - zone della periferia a bassa densità edilizia, B5/li - zone della periferia a bassa densità edilizia incluse nelle zone di recupero del sistema urbanistico - infrastrutturale, E2 - zone agricole e forestali ricadenti negli ambiti boschivi, E4 - zone agricole e forestali ricadenti negli ambiti di interesse agricolo e paesistico, EB - zone agricole e forestali ad alta antropizzazione, F2 - zone di tutela ambientale di ambiti boschivi, U2 - zone di verde pubblico e verde attrezzato, U2a - zone di parco di quartiere, U2b - zone di parco urbano, U2c - verde privato di pubblico interesse, V2 - fasce di rispetto cimiteriale, V5 - zone di rispetto, Z1 - servizi stradali. Per tali zone si applicano i vincoli e le prescrizioni delle Norme Tecniche di Attuazione (elaborato D). In relazione allo studio di compatibilità geologica, facente parte della Variante Generale n. 66, l'area dell'intervento ricade parzialmente nella classe A1, per la quale vigono le disposizioni delle "normative per lo standard di acquisizioni minime in campo geologico-tecnico, idrogeologico, geomeccanico e geotecnico".
 L'area dell'intervento risulta essere interessata, inoltre, da vincolo paesistico-ambientale, per territori contermini a fiumi, torrenti e corsi d'acqua, per territori coperti da boschi e per zone gravate da usi civici (D.Lgs.42/2004), da vincolo idrogeologico (R.D.L. 3267/23), oltre che dai vincoli per i Siti di Importanza Comunitaria e per le Zone di Protezione Speciale (Rete Ecologica Europea "Natura 2000").";

- Area Città e Territorio - Servizio Edilizia Privata, con nota e-mail del 5.7.2012:
 "... confermo il precedente parere"

che detto parere espresso con nota e-mail del 14.2.2011, relativo al procedimento di V.I.A., così recita:
 "...confermiamo il parere dd. 10.1.2011: "trattandosi di opere infrastrutturali strategiche, si ritiene l'intervento conforme alle normative vigenti" indipendentemente alle zone urbanistiche interessate";
 che il succitato parere del 10.1.2011, relativo al procedimento di Interferenza, così recita:
 "...l'intervento in oggetto, trattandosi di "opere di interesse statale da realizzarsi dagli Enti istituzionalmente competenti" è soggetto alle disposizioni procedurali dell'art. 10 della LR 19/2009. Per quanto di competenza a questo Servizio, trattandosi di opere infrastrutturali strategiche, si ritiene l'intervento conforme alle normative vigenti";

- Area Città e Territorio - Servizio Lavori Pubblici - Servizio Strade con nota e-mail del 5.7.2012:
 "... si conferma il precedente parere";

che detto parere formulato con la nota prot. N-2011/12/1/3-6/1 sezionale 2011/0000694 del 17.1.2011 così recita:

"...si formulano le seguenti osservazioni:

- 1) il Comune di Trieste ha in previsione l'utilizzo dell'ex cava Faccanoni (cava di San Giovanni) acquisita con i lavori del II° stralcio del III° Lotto della Grande Viabilità Triestina, per un ulteriore intervento di rinaturalizzazione;
- 2) la prevista sistemazione della via Marziale e degli innesti sulla viabilità dovrà essere concordata in sede esecutiva con gli uffici comunali competenti;
- 3) la tecnologia di scavo dovrà essere atta ad evitare danni sui beni immobili pubblici e privati nell'area di interferenza.";

- Area Servizi di Direzione Generale e Protezione Civile - Servizio Gestione e Controllo - Demanio e Patrimonio Immobiliare, con nota prot. 8/2-3/1/4-3331 dd. 5.7.2012 indica:
 "... si conferma quanto già osservato";

che detto parere espresso con la nota prot. 8/2-3/1/2-417 del 27.1.2011 così recita:
 "...con riferimento al secondo comma dell'art. 170 del D.Lgs. 163/2006, si ritiene necessario che, in fase di progetto definitivo ed esecutivo, debbano essere individuate puntualmente sia sotto il profilo catastale che tavolare tutte le aree di proprietà comunale o riconducibili alla gestione del Comune di Trieste, nonché le aree di pertinenza ed occupate da opere di interesse comunale, tanto sottosuolo che soprassuolo. Tali aree dovranno

essere formalmente gravate da adeguata servitù relativa alla galleria, o ad altri manufatti in genere collegati all'intervento di cui trattasi, tanto in via permanente che temporanea; il tutto ovviamente con la quantificazione delle indennità dovute in fase espropriativa e relativa iscrizione presso il Servizio del Libro Fondiario della Regione FVG – Ufficio Tavolare di Trieste”;

considerato che, come sopra specificato a pag. 7 dell'elaborato in argomento, risulta che: “... lo scenario progettuale a cui si fa riferimento, all'interno del presente documento, è quello relativo al Progetto Preliminare presentato nel 2010”, e che pertanto tutte le prescrizioni e osservazioni/raccomandazioni contenute nella deliberazione n. 12 del 14.3.2011 mantengono inalterata la loro efficacia e validità e pertanto trovano validità anche nella presente deliberazione;

tenuto conto che la I Circoscrizione comunale con nota prot. corr. 4°-3/5/1/4-28/2-2012 (27137) del 20.7.2012, conservata in atti, ha espresso parere il seguente parere:

“Si comunica che, nella seduta dd. 20.7.2012, il Consiglio della I Circoscrizione, ha analizzato la proposta di deliberazione consiliare indicata in oggetto, come segue:

Il documento dovrebbe, secondo i proponenti, fornire gli strumenti per una lettura unitaria dei ben 4 progetti presentati a suo tempo per un percorso di complessivi 156 chilometri. A suo tempo il ministero per l'ambiente osservò che era incongruo non aver presentato per la Valutazione ambientale un unico progetto, con la possibilità di valutare il complessivo impatto di un'opera che di fatto era unitaria e non suddivisibile in singoli lotti.

Quanto richiesto dal ministero non sembra poter essere assolto da un testo di meno di 300 pagine che dovrebbe indicare le soluzioni da adottare, per i proponenti, per eliminare, o quantomeno minimizzare, gli effetti complessivi su areali estremamente delicati e vulnerabili.

In compenso il testo, per quanto non dettagliato, offre, se possibile, ancor più materia di perplessità in merito alla valutazione ambientale e ai costi-benefici, tuttora non esplicitati, di quanto a suo tempo fornirono i 4 progetti distinti.

- **SUL PIANO DELL'UTILITA' DAL PUNTO DI VISTA TRASPORTISTICO**

A pag. 21 si afferma che il 75% del movimento merci (non è dato sapere se a livello nazionale o solo delle due regioni interessate, Veneto e Friuli Venezia Giulia) si svolge su distanze inferiori ai 200 chilometri. Ora, il passaggio del trasporto da gomme a ferrovia può avvenire, salvo casi particolari di grandi masse di scarso valore, in linea di massima quando le distanze coinvolte sono decisamente maggiori, infatti circa la metà del restante 25% già oggi circola su ferrovia.

E' pensabile che parte di questo 75% possa essere dirottato sul ferro? Sembra estremamente difficile, anche a fronte di agevolazioni o di imposizioni restrittive alla circolazione di camion. La logistica infatti renderebbe estremamente problematico questo trasporto, che andrebbe ad assumere l'aspetto di "collettame", servizio da tempo dismesso dalle ferrovie.

Quindi NON ESISTE l'ipotesi prospettata di miglioramenti sulla gestione stradale

- **SUL PIANO DEL TRASPORTO PASSEGGERI**

Analogo ragionamento può essere fatto per il trasporto passeggeri. L'analisi presentata a p. 30 offre un dato in base al quale il treno viene usato per spostamenti di 45-50 Km. Ovviamente una linea ad alta velocità non può permettersi di effettuare fermate con tale frequenza, quindi il risultato sarebbe fatalmente quello del movimento di automobili verso le stazioni "cardine" o anche il passaggio alla gomma semplicemente, in quanto risoltrice di attese di coincidenze, problematiche di distanza stazione -- lavoro ecc.

Quindi anche questa ipotesi si presenta come PROPAGANDA priva di alcun fondamento reale

- **SATURAZIONE DELLE LINEE ESISTENTI**

Anche l'affermazione a p. 42 che la fruibilità delle linee esistenti possa essere migliorata poco da interventi di ammodernamento non invasivo, pur essendo altamente opinabile, risulta insufficiente a permettere la decisione a favore dell'opera, in quanto omette di specificare quale sia l'attuale tasso di fruizione delle disponibilità della linea. Si rammenta che negli anni questo tasso di uso è diminuito, essendo progressivamente stati aboliti collegamenti sia nazionali che internazionali, sia per il traffico merci che per quello di persone. In compenso RFI e Trenitalia si premurano non di migliorare le strutture esistenti, bensì di ridurle, come appare anche da notizie di stampa, relativamente ai binari di sorpasso di bivio Aurisina, del fascio di binari di Villa Opicina, del fascio dello scalo di Cervignano ecc.

Questo, nonostante a p. 31 dello studio si indichino queste due stazioni come cardini del sistema rispettivamente per i traffici est ovest (ex corridoio 5) che del traffico nord sud (corridoio adriatico - baltico).

- **SUL PIANO STRETTAMENTE AMBIENTALE E SOCIALE**

Zona triestina del flysch.

Viene previsto l'uso di talpe per lo scavo delle gallerie nella zona flyschoidi di Trieste, p. 71 del testo, (indicativamente una decina di Km in doppia galleria da Prosecco a Trieste Grotta, per il collegamento con la linea di cintura esistente.

Questo con solo fuggevoli accenni all'estrema fragilità del sistema del flysch, arenaria degradata, mista a terre sciolte con percolamenti di acqua di notevole variabilità che, se alterati, possono rendere scivolosi gli strati e avviare fronti di frana notevoli e dalla imprevedibile estensione. Questi scavi vengono indicati come privi di interferenze con recettori antropici, essendo in galleria, ignorando che lungo tutto il percorso si sviluppano, sopra e a fianco della linea, rioni anche densamente abitati, con costruzioni a volte a poche decine di metri dalle canne delle gallerie e che possono essere (e presumibilmente sarebbero) pesantemente coinvolti anche dall'apertura di un solo fronte di frana. Inoltre lungo tutto il percorso (che segue la linea di costa del golfo di Trieste) vi sono numerosissimi ruscellamenti superficiali di acque anche con carattere fisso, noti a Trieste con il termine locale "patok", che indicano l'esistenza di affioramenti di abbondanti acque sotterranee che appunto, se deviate, rischiano di rendere instabile il fronte flyschoidi.

Eppure, nonostante le negative esperienze del Mugello e dell'attuale variante di valico appenninica (con frane di paesi e di strutture esistenti) sembra che nulla venga pensato per valutare i rischi concreti di simile operato in area altamente abitata.

Zona veneta delle bonifiche.

Viene proposto la deviazione temporanea di interi canali di bonifica e irrigazione (p. 74) per permettere il cantieramento dell'opera

Inquinamento atmosferico

Viene indicato a p. 210 come esistente solo in fase di cantiere, ma nullo in fase di esercizio, eppure dovrebbe essere valutato l'effetto dato dall'aumentato fabbisogno di energia elettrica, con le conseguenti aumentate emissioni delle centrali elettriche. Il fatto che questo aumento non sia localizzato nell'area dell'opera non lo rende meno collegato all'opera stessa.

Sul piano sociale

Non è valida l'affermazione riportata in varie parti del documento (es. p. 90 per il territorio goriziano e triestino) relativamente alla scarsa importanza degli espropri, in quanto prevista soprattutto in terreni dediti all'agricoltura. Questa considerazione dovrebbe invece far propendere contro l'opera, proprio in quanto essa incide su aree dedite alle attività primarie (produzione di beni primi) e quindi aree difficilmente sostituibili, non alterate in modo definitivo dall'antropizzazione e dedicate al costante sostentamento delle necessità alimentari della società, quindi di valore inestimabile (perché tendenzialmente infinito) e costantemente rinnovato e rinnovabile nel tempo.

Sull'interferenza con le acque.

A p. 218 si afferma che le interferenze esistono solo per materiali biologici dei treni in corsa (si presume residui dei wc) in quanto non viene più effettuata l'operazione di diserbo chimico (sostituita da quali accorgimenti? Pietrisco sterilizzato?). Però non vengono indicate le modalità di raccolta di eventuali fuoriuscite di materiali inquinanti in caso di incidente (se non per le canne sotto il Carso in un inciso) e le modalità di minimizzazione e controllo di effetti devastanti tipo incidente di Viareggio. In compenso poi si notano nel documento (p 223) criticità specifiche date dall'esistenza in alcune delle zone di cantiere di falde acquifere in piano campagna (zona delle risorgive) o a brevissima distanza (zona dei laghi di Pietrarossa, del Lisert ecc.) con il possibile deterioramento della qualità delle acque e delle opere, in quanto la variabilità della falda comporta necessità tecniche particolari nella realizzazione. Quindi non si riesce a capire se l'inquinamento risultante è quello dell'opera sulla falda o viceversa...

Interferenza con le opere esistenti.

Il punto di maggior assurdo però lo si raggiunge a p. 229, dove gli estensori ed i proponenti, parlando del rischio di interferire con il bosco oasi faunistica di Alvisopoli propongono di spostare il sedime dell'autostrada A4, per fare correre la nuova opera ferroviaria sul tratto oggi occupato da questa.

A parte il fatto che non si indica di spostare una strada interpodereale, ma una autostrada, questo tratto è esattamente quello su cui oggi sono operativi i cantieri per la creazione della terza corsia. Nel testo non si parla minimamente di eventuali contatti avuti con Autovie Venete per verificare la percorribilità di questa ipotesi ovvero i rischi e le conseguenze di una scelta che porterebbe a chiusure per anni della stessa autostrada.

• **COSTI:**

Come evidenziato del resto dalla Corte dei Conti francese, anche in situazioni ben più favorevoli rispetto a quelle italiane, sia relative alla solidità del sistema paese sia a quella delle distanze tra i punti di arrivo - partenza, le linee ad alta velocità costituiscono una fonte di deficit, non riuscendo a rientrare economicamente dell'investimento e non garantendo neppure la copertura degli oneri di gestione. Conseguentemente non possono essere proposte quali opere pubbliche a carattere anticiclico (investimenti, anche a fondo perduto, ma che producono effetti di sviluppo positivo tali da determinare un riavvio economico). Sono invece da ascrivere alla categoria delle opere depressive del mercato, bloccando per lunghi periodi (entrano in attività, salvo inconvenienti, solo una decina di anni dopo il primo investimento) notevoli quantità di liquidi che, se investiti in altri campi potrebbero costituire effettivamente il volano anticiclico di cui si parla.

per quanto esposto in premessa

Si esprime un parere negativo sul progetto in questione, per i seguenti motivi:

1. manca completamente un'analisi del rapporto costi benefici, che dovrebbe essere elemento prioritario per la stesura di progetti di tale portata;
2. come attestato dagli stessi proponenti non si tratta di opera tale da invertire sostanzialmente il rapporto di trasporto stradale né sul movimento merci né sul movimento umano;
3. l'opera interferisce con numerose realtà naturali degne di tutela, con costi sia ambientali che economici notevoli per mitigare le interferenze;
4. nell'ambito carsico l'interferenza con grotte non note, su uno scavo di circa 10 Km, a prescindere dal successivo scavo per raggiungere la frontiera con la Slovenia, viene detto non valutabile, ma sicuramente importante, quindi portatore di rischio idrogeologico ignoto, dal costo imprevedibile ma certamente elevato (vedi gallerie della grande viabilità);
5. l'opera va ad incidere, lungo tutto il suo percorso, notevolmente sulle attività agricole primarie, tanto che sarà obbligatorio un ridisegno successivamente delle ripartizioni delle aziende, se si intende mantenerne la redditività (attività non contemplata nelle valutazioni ambientali e di costo);

6. non è stata ugualmente presa in considerazione quale recettore tutta l'area cittadina da Greta a San Giacomo che sarà interessata dall'allargamento e potenziamento della galleria di circonvallazione;
7. l'opera investirà con movimentazione di mezzi su gomma per l'asporto dei materiali di aree già oggi eccessivamente interessate a movimentazioni di mezzi su gomma;
8. l'opera è stata pensata senza valutare completamente le interferenze effettive nel territorio del comune di Trieste, in specifico non sono stati considerati come possibili recettori tutte le sussistenze residenziali soprastanti gli scavi in galleria nella tratta da Prosecco sino alla zona di Greta, scavo effettuato in zona a flysch che in passato ha già dimostrato scarsa, se non pessima, stabilità aprendo zone notevoli di frana anche a fronte di limitatissimi interventi antropici;
9. non è stata ugualmente presa in considerazione quale recettore tutta l'area cittadina da Greta a San Giacomo che sarà interessata dall'allargamento e potenziamento della galleria di circonvallazione e che presenta notevole antropizzazione sopra tutto il percorso;
10. non è stata presa in considerazione l'interferenza con i fiumi sotterranei lungo la città di Trieste, quantomeno il Chiave e il Settefontane, che vengono attraversati dalla galleria di cintura e che saranno sicuramente coinvolti dalle attività proposte, sia in fase di allargamento che in fase di abbassamento del sedime della galleria;
11. non è indicata chiaramente la funzionalità del porto di Trieste nel periodo in cui per almeno 6 mesi la ferrovia rimarrà completamente bloccata, e per il ben più lungo periodo in cui sarà fruibile esclusivamente a binario unico (ovviamente salvo imprevisti geologici).";

tenuto conto che la II Circoscrizione comunale con nota prot. corr. CA2 3/5/2/3-6/2-2012 (27419) del 25.7.2012, conservata in atti, ha espresso il seguente parere:

"Il Consiglio circoscrizionale, riunito in seduta il 24.7.2012, valutata la documentazione pervenuta in merito all'argomento meglio specificato in oggetto, esprime parere negativo, in quanto si ritiene che l'Amministrazione comunale non dovrebbe esprimere un parere favorevole fintanto che la documentazione presentata non sia integrata con una relazione contenente un'analisi sui costi e benefici dell'opera, con la documentazione inerente il progetto della tratta Aurisina-Opicina-Slovenia che riguarda da vicino la nostra Circoscrizione, nonché di uno studio approfondito sull'impatto del cantiere sulla viabilità ed il territorio in generale, soprattutto per quanto concerne l'asporto e lo stoccaggio provvisorio e/o definitivo del materiale di scavo non riutilizzabile.";

tenuto conto che la III Circoscrizione comunale con nota prot. corr. 04-3/5-3/4-72/2/1 del 24.7.2012, conservata in atti, *"in riferimento alla richiesta di parere di cui all'oggetto... comunica che il Consiglio della Terza Circoscrizione, nella seduta del 23/07/2012, ha espresso parere sfavorevole"*, senza indicarne le motivazioni;

tenuto conto che la IV Circoscrizione comunale con nota prot. corr. 4°-3/5/4/4-19/2-2012 del 25.7.2012, conservata in atti, ha comunicato che *"il Consiglio della IV Circoscrizione ha votato, nel corso della seduta dd. 24.07.2012 PARERE NEGATIVO alla delibera consiliare di cui all'oggetto"*, senza indicarne le motivazioni;

tenuto conto che la V Circoscrizione comunale con nota prot. corr. 4°-3/5-5/4-01-2012 (27371) del 25.7.2012, conservata in atti, ha espresso parere favorevole alla proposta di deliberazione consiliare indicata in oggetto;

tenuto conto che la VI Circoscrizione comunale con nota prot. corr. 04-3/5/6/4-35/2-2012 del 23.7.2012, conservata in atti, ha espresso parere favorevole alla proposta di delibera ed inoltre ha formulato i seguenti due Ordini del Giorno:

Servizio Ambiente e Traffico – Prot. corr. 12-25762/68/10/10

- "Il Consiglio della VI Circoscrizione invita la Giunta a chiedere il recepimento immediato delle prescrizioni di cui in premessa, in sede di integrazione del Progetto Preliminare di VIA, come già richiesto con delibera Consigliare N. 12 di data 14 marzo 2011";
- "Il Consiglio della VI Circoscrizione invita la Giunta a chiedere alla Regione di modificare le norme relative ai tempi di espressione, concessi agli Enti Locali, per i pareri su infrastrutture di così grande portata (TAVITAC, rigassificatori, metanodotti, ecc.) portandoli da 30 gg a 30 gg effettivi lavorativi ovvero esclusi i sabati, le domeniche ed eventuali altre festività";

tenuto conto che la VII Circoscrizione comunale con nota prot. corr. 4°-3/5/7/4-1/6-2012 del 25.7.2012, conservata in atti, ha espresso parere favorevole alla proposta di delibera;

che per quanto concerne le motivazioni dei pareri negativi espressi dalla I e II Circoscrizione, relative all'integrazione di VIA si rileva che il presente provvedimento deliberativo ne tiene conto al punto "I." del dispositivo, alle varie lettere delle Prescrizioni ed Osservazioni/Raccomandazioni; per quanto attiene alle motivazioni relative alle interferenze, ne è stato tenuto conto nel dispositivo della deliberazione consiliare n. 11 del 14.3.2011 allo scopo dedicata;

che per quanto concerne i due ordini del giorno formulati dalla Circoscrizione VI, gli stessi troveranno attuazione per quanto di competenza di questa Amministrazione;

tutto ciò premesso e considerato proponendo l'immediata eseguibilità del presente provvedimento deliberativo in relazione ai ristretti termini per la resa del parere, previsti dal D.Lgs. 163/2006, dal D.Lgs. 152/2006 e dalla L.R. 43/90 e loro s.m.i.;

DELIBERA

I. a seguito delle analisi e valutazioni espresse in premessa ed in considerazione del fatto che il progetto va osservato in un'ottica di sviluppo delle comunicazioni fra EST e OVEST, in particolare per ciò che riguarda le attuali e future esigenze del Porto di Trieste, al fine di attribuire al Porto stesso tutte quelle funzioni ferroviarie di collegamento che gli consentano di svolgere un ruolo indipendente nell'ambito del trasporto merci per le quali esso è origine e destinazione dei traffici, di esprimere parere favorevole, condizionatamente alle Prescrizioni - il mancato accoglimento di tutte le prescrizioni elencate a pag. 10, 11, 12, 13, 14 comporterà automaticamente la decadenza del parere favorevole espresso ai sensi della normativa sopraccitata - ed Osservazioni/Raccomandazioni che seguono, ai sensi e per gli effetti della L. 443/2001, del D.Lgs. 163/2006, del D.Lgs. 152/2006 e della L.R. 43/1990 e loro s.m.i., sulla integrazione documentale denominata "Sistema Conoscitivo Unitario - Relazione Generale", relativa al Progetto Preliminare denominato "Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste - tratta Ronchi - Trieste", trasmessa via PEC in data 28.6.2012 dalla Regione Autonoma F.V.G. - Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna - Servizio Valutazione Impatto Ambientale ed inerente il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, proposta dalla Italferr S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato - Roma:

PRESCRIZIONI

- a) rilevato che nel Progetto Preliminare il tracciato (in galleria) ha termine in corrispondenza del sottosuolo di via Cantù, si prescrive che il Progetto Preliminare, lo Studio di Impatto Ambientale e lo Studio Archeologico vengano integrati con il successivo tracciato completo rientrante nell'ambito del territorio del Comune di Trieste ed inoltre con i tracciati delle connessioni con la Stazione Centrale di Trieste, la Stazione di Campo Marzio e la Stazione di Villa Opicina;

Servizio Ambiente e Traffico - Prot. corr. 12-25762/68/10/10

- a-bis) rilevato che all'interno del Progetto Preliminare non sono state predisposte opere infrastrutturali nel Porto di Trieste, con particolare riferimento alle stazioni di Trieste Campo Marzio, Servola ed Aquilinia, né è previsto in alcuna parte un progetto di adeguamento della linea di cintura, né di potenziamento della linea elettrica, né del tracciato monorotaia che collega il Porto con Opicina, si evidenzia la necessità all'interno del progetto preliminare di prevedere un adeguamento delle infrastrutture ferroviarie più direttamente connesse al Porto di Trieste con particolare riferimento alla problematicità di comporre treni della lunghezza prevista degli attuali standard europei, quindi passando dagli attuali 450-500 mt (lunghezza di treni raggiungibili 60 anni or sono) ai 750-1000 mt, che attualmente la potenza delle moderne locomotive consente, od anche superiori, considerando che in futuro le potenze espresse potrebbero ulteriormente aumentare. In tal modo comportando una riduzione del numero di tracce necessarie al trasporto merci, con conseguente risparmio di spesa per il traffico merci su rotaia ed una disponibilità di un numero considerevolmente superiore di tracce per il traffico merci;
- a-ter) rilevato che all'interno del Progetto Preliminare non si fa alcuna menzione del raggiungimento del confine di Stato, mantenendo pertanto il Progetto in "sospeso" per quanto riguarda il prosieguo previsto all'interno del cosiddetto "corridoio mediterraneo" della tratta che dall'Italia giunge al confine con la Slovenia, ed in considerazione dell'importanza strategica che tale collegamento presuppone, non è stata predisposta la progettazione preliminare e la relativa analisi costi/benefici riferita al corridoio mediterraneo che preveda il proseguimento del tracciato oltre il porto di Trieste, collegandosi direttamente a Capodistria, ciò al fine di valutarne sia l'Impatto Ambientale rispetto ad altre soluzioni prospettate anche se non citate nel Progetto Preliminare, ma non di meno indispensabili a valutare compiutamente l'opera nel suo insieme ricadente sul territorio del comune di Trieste;
- b) atteso che non è stata presentata una stima economica, né prodotta un'analisi costi-benefici dell'infrastruttura, necessita che lo Studio di Impatto Ambientale venga integrato con un apposito elaborato riguardante l'analisi costi-benefici dell'infrastruttura ferroviaria;
- c) secondo la Variante generale di revisione ed adeguamento al P.U.R.G. n. 66, approvata con D.C. n. 37 dd. 15/04/1997, di cui è stata confermata l'esecutività con D.P.G.R. n.0300/Pres. dd. 23/09/1997, e successive modifiche, l'area di intervento ricade parzialmente nelle zone A2 - Nuclei originari di S. Croce, Prosecco e Contovello, B4 - zone della periferia ad alta densità edilizia, B5 - zone della periferia a bassa densità edilizia, B5/i - zone della periferia a bassa densità edilizia incluse nelle zone di recupero del sistema urbanistico - infrastrutturale, E2 - zone agricole e forestali ricadenti negli ambiti boschivi, E4 - zone agricole e forestali ricadenti negli ambiti di interesse agricolo e paesistico, EB - zone agricole e forestali ad alta antropizzazione, F2 - zone di tutela ambientale di ambiti boschivi, U2 - zone di verde pubblico e verde attrezzato, U2a - zone di parco di quartiere, U2b - zone di parco urbano, U2c - verde privato di pubblico interesse, V2 - fasce di rispetto cimiteriale, V5 - zone di rispetto, Z1 - servizi stradali. Per tali zone dovranno essere applicati i vincoli e le prescrizioni delle Norme Tecniche di Attuazione (elaborato D) di detta Variante n. 66/1997. In relazione allo studio di compatibilità geologica, facente parte della Variante Generale n.66, l'area di intervento ricade parzialmente nella classe A1, sulla quale dovranno essere applicate le disposizioni delle "normative per lo standard di acquisizioni minime in campo geologico-tecnico, idrogeologico, geomeccanico e geotecnico;
- d) l'area di intervento risulta essere interessata inoltre, da vincolo paesistico-ambientale, per territori contermini a fiumi, torrenti e corsi d'acqua, per territori coperti da boschi e per zone gravate da usi civici (D.Lgs.42/2004 e s.m.i.), da vincolo idrogeologico (R.D.L. 3267/23 e s.m.i.), oltre che dai vincoli per i Siti di Importanza Comunitaria e per le Zone di Protezione Speciale (Rete Ecologica Europea "Natura 2000") e pertanto dovranno essere rispettate le disposizioni relative a tali vincoli;

- e) con deliberazione consiliare n. 70 dd. 21.11.2011, sono state approvate le direttive che costituiscono riferimento per gli obiettivi e le attività di progettazione del nuovo strumento urbanistico generale, di cui il Comune ha già avviato l'iter di adozione. In particolare per quanto concerne l'obiettivo volto al perseguimento dello sviluppo sostenibile le direttive prevedono: "Il Piano persegue l'obiettivo di integrare gli insediamenti produttivi e le infrastrutture di trasporto in un contesto ambientale sicuro e sostenibile...omissis... Sarà altresì esclusa la costruzione sul territorio comunale di infrastrutture di trasporto, come le linee ferroviarie AV/AC, qualora comportino impatti non sostenibili sull'ecosistema carsico e sui fenomeni carsici ipogei ed epigei". Al riguardo lo studio condotto da parte del proponente, riassunto al Capitolo II - Conclusioni sull'impatto complessivo, mette in evidenza l'elevata vulnerabilità dell'ambiente carsico "L'ambiente carsico è estremamente vulnerabile sia dal punto di vista idrogeologico, data l'elevata velocità di dispersione di eventuali sostanze contaminanti e data la possibilità che lo scavo di una galleria alteri percorsi idrici sotterranei, sia dal punto di vista geomorfologico, per la presenza di grotte e cavità la cui estensione non è prevedibile con indagini di superficie. Inoltre alcune grotte possono ospitare una fauna particolare, costituita da chiroteri, insetti troglobi, ma anche specie tutelate come il proteo. L'attraversamento di quest'area costituisce senz'altro l'elemento di maggiore criticità dell'opera in esame, non solo in ragione delle potenziali interferenze del tracciato, ma anche per la fase di costruzione";
- f) necessita l'aggiornamento da parte del proponente dell'Analisi di Coerenza (Relazione Generale - Capitolo 5 - Analisi di Coerenza con gli Strumenti di Pianificazione e Programmazione), laddove si fa riferimento:
- a Piani non in vigore - nello specifico al Piano Territoriale Regionale (PTR) (Relazione Generale - Paragrafo 5.3.1 - Piani territoriali regionali) - ricordando in proposito che l'avvio del percorso di formazione del Piano di Governo del Territorio (PGT) è avvenuto contestualmente all'avvio della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di cui alla Deliberazione della Giunta regionale n. 113 del 1.2.2012;
 - a Piani superati - nello specifico al Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) (Relazione Generale - Paragrafo 5.3.4 - Pianificazione settore trasporti), specificando in proposito che il riferimento al PRIT, approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 530 del 9.12.1988, ad oggi risulta superato con l'approvazione, in via definitiva, del Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto (PRIT) di cui al Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 300 del 16.12.2011;
- g) trattandosi di "opere di interesse statale da realizzarsi dagli Enti istituzionalmente competenti", dovranno in particolare essere rispettate le disposizioni procedurali di cui all'art. 10 della L.R. 19/2009 e s.m.i., relative all'accertamento di conformità urbanistico-edilizia di dette opere;
- h) sentito il gestore del Servizio Idrico Integrato e avuto riguardo all'intervenuta approvazione del relativo Piano d'Ambito, si formula la prescrizione che nell'ambito dei successivi livelli di progettazione (definitiva ed esecutiva), i tecnici incaricati dovranno confrontarsi con il gestore del servizio stesso e tener conto delle previsioni contenute nel predetto piano, al fine di garantire la non interferenza dell'opera progettata con i servizi e le infrastrutture di rete presenti e i previsti potenziamenti;
- i) con riferimento al secondo comma dell'art. 170 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., relativo alla sussistenza di interferenze dell'infrastruttura, si ritiene necessario che in fase di progetto definitivo ed esecutivo, debbano essere individuate puntualmente sia sotto il profilo catastale che tavolare, tutte le aree di proprietà comunale o riconducibili alla gestione del Comune di Trieste, nonché le aree di pertinenza ed occupate da opere di interesse comunale, tanto in sottosuolo che soprassuolo. Tali aree dovranno essere formalmente gravate da adeguata servitù relativa alla galleria, o ad altri manufatti in genere collegati all'intervento di cui trattasi, tanto in via permanente che temporanea; il tutto ovviamente con la quantificazione delle indennità dovute in fase espropriativa e relativa iscrizione presso il Servizio del Libro Fondiario della Regione FVG - Ufficio Tavolare di Trieste;

- j) in considerazione del fatto che non sono specificatamente indicate le procedure operative inerenti le misure di mitigazione per i corsi idrici ipogei eventualmente individuati in fase di cantiere, si prescrive vengano dettagliatamente descritte tali procedure operative da applicare durante la fase di realizzazione dell'opera in sotterraneo;
- k) relativamente al capitolo 6 "Vibrazioni" della Relazione del Quadro di Riferimento Ambientale si rileva che l'infrastruttura, sebbene posizionata completamente in galleria, attraversa il centro abitato di Trieste, a diverse quote di profondità; considerata la molteplicità delle destinazioni d'uso dei soprastanti edifici presenti lungo il previsto tracciato e valutata, in questa fase, l'opportunità di non penalizzare in alcun modo le destinazioni d'uso delle aree cittadine, si prescrive:
- che venga incluso tutto il territorio del Comune di Trieste all'interno della lista delle aree potenzialmente critiche, considerate ai capitoli 6.3.1 - "Identificazione delle aree potenzialmente critiche" e 6.4.5 - "Valutazione delle interferenze" della Relazione del Quadro di Riferimento Ambientale, con predisposizione dei relativi calcoli degli impatti vibrazionali e connessi interventi di mitigazione, in particolare nell'elaborazione della successiva fase progettuale;
 - che nell'esecuzione di detti calcoli si individuino i valori limite vibrazionali previsti per le aree critiche, in relazione al disturbo delle persone, da rispettare rigorosamente nell'esecuzione dell'opera;
- l) atteso che in alcuni tratti del tracciato nell'ambito del territorio comunale di Trieste le gallerie presentano una ridotta profondità rispetto al suolo soprastante, necessita che il proponente predisponga adeguati calcoli previsionali che attestino sia la sicurezza statica dell'intervento, che il rispetto della normativa sulla sicurezza dagli effetti vibrazionali;
- m) la tecnologia di scavo dovrà essere atta ad evitare danni sui beni immobili pubblici e privati nell'area di interferenza e per quanto attiene la gestione delle terre e rocce da scavo nel territorio comunale di Trieste, vanno applicati gli articoli 185 e 186 del D.Lgs. 152/2006 - *Norme in materia ambientale* e s.m.i., in particolare con esclusione dell'utilizzo di aree di stoccaggio temporaneo delle terre e rocce da scavo, non comprese all'interno dei cantieri previsti;
- n) atteso che dall'esame degli elaborati progettuali non risulta sia stata effettuata o prevista una valutazione dei campi elettromagnetici generati dalla cabina TE e, più in generale, dei manufatti elettrici posti sul piazzale di via Marziale, si prescrive che venga predisposto un apposito studio sugli effetti prodotti dai campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici determinati dai suddetti manufatti elettrici, con l'applicazione di quanto disposto dal D.P.C.M. 8.7.2003;
- o) le analisi e le proposte sulla cantierizzazione contenute nel progetto preliminare, pur fornendo dei criteri generali ed indicazioni sufficientemente motivati, non appaiono esaustive e ben correlate e vanno integrate con un adeguato studio del traffico (livello di accessibilità dei siti, livello di servizio delle arterie utilizzate, lunghezza percorsi, tipologia mezzi impiegati, numero viaggi stimati, ecc.) in modo da poter verificare in via preventiva e con più attendibilità l'idoneità delle scelte dei siti dei vari cantieri;
- p) il cantiere di imbocco galleria localizzato presso Scorcola e accessibile da via Marziale è delicato e potenzialmente critico, in quanto il tratto di via Commerciale che si collega con la S.R. 58 oltre ad essere interessato da un notevole traffico veicolare presenta una carenza infrastrutturale generalizzata (curve, pendenza, ristrettezza carreggiata, trenovia in attraversamento, ecc.) ed inoltre la via Marziale (strada privata) appare particolarmente inadeguata con un innesto sulla via Commerciale del tutto inidoneo; dovranno pertanto essere previsti interventi di adeguamento dell'innesto e della strada, concordandoli in sede esecutiva con gli uffici comunali competenti. Stessi adeguamenti vanno previsti per i due cantieri (base ed operativo) localizzati all'interno del comprensorio della Trieste Trasporti S.p.A. con accesso dalla via Caduti sul Lavoro in quanto il traffico indotto va a gravare su assi viari ed incroci stradali urbani che hanno significativi flussi di traffico (viale Campi Elisi-via Caduti sul Lavoro e via Svevo) prima di immettersi sulla G.V.T. (Grande Viabilità Triestina);

- q) le prescrizioni di cui ai precedenti punti a) e b) devono essere attuate in sede di progettazione definitiva;
- r) in considerazione del fatto che la vigente variante n. 66 al P.R.G.C. prevede l'allargamento di circa 25 metri verso mare della linea di costa compresa approssimativamente tra la pineta di Barcola e la foce del torrente Marinella, mediante la realizzazione di un terrapieno con interrimento di inerti di scavo, si prescrive che a cura del proponente (Italferr S.p.A. – Gruppo Ferrovie dello Stato) venga predisposto un apposito studio sulla fattibilità di smaltimento degli inerti, provenienti dallo scavo in roccia in fase di cantierizzazione, mediante il trasporto via ferrovia, via mare o via funicolare e la posa in opera del materiale in corrispondenza al suddetto terrapieno, previa realizzazione delle necessarie opere di difesa a mare;
- s) prima dell'inizio dell'opera, entro la fine del 2014, si provvederà a ripristinare i principali collegamenti ferroviari, per passeggeri e merci, da e per Trieste, dismessi dalle Ferrovie a partire dal 2001;

OSSERVAZIONI / RACCOMANDAZIONI

- a) in fase di cantierizzazione particolare importanza assume la possibilità di privilegiare, ove tecnicamente possibile, il trasporto materiali via ferrovia e solo in subordine via gomma;
 - b) il Comune di Trieste ha in previsione l'utilizzo dell'ex cava Faccononi (cava di San Giovanni) acquisita con i lavori del II° stralcio del III° Lotto della Grande Viabilità Triestina, per un ulteriore intervento di rinaturalizzazione;
 - c) nell'ambito dei successivi livelli di progettazione (definitiva ed esecutiva) a cura della società proponente sarà allestito – in un luogo idoneo del centro-città o nella stessa Stazione Centrale – uno spazio sul modello degli "urban center" per documentare, aggiornare e coinvolgere attivamente i cittadini sugli stati di avanzamento del progetto e dei lavori di realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria strategica sul territorio della Provincia di Trieste; lo spazio informativo prevederà uno sportello con personale addetto al rapporto con il pubblico, un'area espositiva attrezzata con postazioni interattive, animazioni tridimensionali, modelli in scala, video, ecc. per la consultazione diretta della documentazione relativa all'infrastruttura e un'area conferenze per incontri periodici con i tecnici responsabili del progetto e dei cantieri;
2. di trasmettere il presente provvedimento deliberativo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione Generale per la Qualità e la Tutela del Paesaggio, l'Architettura e l'Arte contemporanea, alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia – Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna – Servizio Valutazione Impatto Ambientale, alla Italferr S.p.A – Gruppo Ferrovie dello Stato, ai sensi e per gli effetti della L. 443/2001, del D.Lgs. 163/2006, del D.Lgs. 152/2006 e della L.R. 43/90 e loro s.m.i.;
 3. di approvare l'immediata eseguibilità del presente provvedimento deliberativo in relazione ai ristretti termini per la resa del parere, previsti dal D.Lgs 163/2006, dal D.Lgs. 152/2006 e dalla L.R. 43/90 e loro s.m.i.;
 4. di dare atto che il presente provvedimento non comporta spesa o riduzione d'entrata.

A votazione ultimata, la delibera viene **approvata** col seguente risultato, accertato e proclamato dallo stesso Presidente: presenti **34**, votanti **34**, favorevoli **15**, contrari **8**, astenuti **11** (i consiglieri Bandelli, Bertoli, Bucci, Camber, de Gioia, Ferrara, Giacomelli, Grilli, Mozzi, Rosolen e Rovis). [vedasi tabulato n. 10]

Il Presidente propone, poi, di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1, comma 19 della L.R. 21/2003 e successive integrazioni e modificazioni.

Messa in votazione palese, mediante sistema elettronico, la proposta viene **approvata** con il seguente risultato, accertato e proclamato dallo stesso Presidente: presenti **32**, votanti **32**, favorevoli **21**, astenuti **11** (i consiglieri Bandelli, Bertoli, Bucci, Camber, de Gioia, Ferrara, Furlanič, Giacomelli, Grilli, Rosolen e Rovis). [vedasi tabulato n. 11]

La suesesa deliberazione assume il n. 42.

Verbale fatto e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
Iztok Furlanič

IL VICE SEGRETARIO GENERALE
Fabio Lorenzut

Consiglio comunale del 27-07-2012

Votazione n. 4.000 alle ore 19:48

Atto: pregiudiziale bertoli

Oggetto:

Votazione: PALESE

Presenti alla votazione.....33

Votanti.....29

Di cui

Favorevoli..... 7

Contrari.....22

Astenuti..... 0

Non votanti..... 4

ESPRESSIONI DI VOTO

FAVOREVOLI [7]

BERTOLI , BUCCI , CAMBER , DECARLI , GIACOMELLI , LOBIANCO , ROVIS

CONTRARI [22]

ANDOLINA , BARBO , BASSI , BELTRAME , CARMÌ , COGLIATI DEZZA , COSOLINI , FARAGUNA , FURLANIC , GERIN , KARLSEN , LEPORE , MENIS , MOZZI , MUZZI , PATUANELLI , PETROSSI , RAVALICO , REALI , SOSSI , TONCELLI , UKMAR

ASTENUTI [0]

NON VOTANTI [4]

BANDELLI , DE GIOIA , FERRARA , ROSOLEN

Consiglio comunale del 27-07-2012

Votazione n. 3.000 alle ore 20:09

Atto: patuanelli

Oggetto: raddoppio

Votazione: PALESE

Presenti alla votazione.....31

Votanti.....31

Di cui

Favorevoli.....17

Contrari.....13

Astenuti..... 1

Non votanti..... 0

ESPRESSIONI DI VOTO

FAVOREVOLI [17]

ANDOLINA , BANDELLI , BASSI , BUCCI , CAMBER , COSOLINI , DE GIOIA , FERRARA ,
FURLANIC , GIACOMELLI , KARLSEN , LOBIANCO , MENIS , MUZZI , PATUANELLI ,
ROSOLEN , ROVIS

CONTRARI [13]

BARBO , BELTRAME , CARMI , COGLIATI DEZZA , DECARLI , FARAGUNA , GERIN ,
LEPORE , MOZZI , PETROSSI , RAVALICO , REALI , UKMAR

ASTENUTI [1]

SOSSI

NON VOTANTI [0]

Consiglio comunale del 27-07-2012

Votazione n. 1.001 alle ore 22:46

Atto: emend 2

Oggetto:

Votazione: PALESE

Presenti alla votazione.....30

Votanti.....30

Di cui

Favorevoli..... 8

Contrari.....~~20~~ 18

Astenuti.....~~2~~ 4

Non votanti..... 0

ESPRESSIONI DI VOTO

FAVOREVOLI [8]

ANDOLINA , BASSI , FURLANIC , GERIN , MENIS , PATUANELLI , REALI , SOSSI

CONTRARI [~~20~~] 18

~~BANDELLI~~ , BARBO , BELTRAME , BERTOLI , CARMÌ , COGLIATI DEZZA , COSOLINI ,
DECARLI , FARAGUNA , GIACOMELLI , GRILLI , KARLSEN , LEPORE , MUZZI , PETROSSI
, RAVALICO , ~~ROSOLEN~~ , ROVIS , TONCELLI , UKMAR

ASTENUTI [~~2~~] 4

FERRARA , MOZZI , BANDELLI , ROSOLEN

NON VOTANTI [0]

IL VICE SEGRETARIO GENERALE ATTESTA CHE I CONSIGLIERI
BANDELLI E ROSOLEN HANNO DICHIARATO DI NON ESSERE
RIUSCITI AD ESPRIMERE CORRETTAMENTE IL PROPRIO VOTO,
CHE INTENDEVA ESSERE DI ASTENSIONE E NON CONTRARIO.



Consiglio comunale del 27-07-2012

Votazione n. 1.002 alle ore 22:49

Atto: emend 7

Oggetto:

Votazione: PALESE

Presenti alla votazione.....30

Votanti.....30

Di cui

Favorevoli..... 8

Contrari.....18

Astenuti..... 4

Non votanti..... 0

ESPRESSIONI DI VOTO

FAVOREVOLI [8]

ANDOLINA , BASSI , FURLANIC , GERIN , MENIS , PATUANELLI , REALI , SOSSI

CONTRARI [18]

BARBO , BELTRAME , BERTOLI , CAMBER , CARMİ , COGLIATI DEZZA , COSOLINI ,
DECARLI , FARAGUNA , GIACOMELLI , GRILLI , KARLSEN , LEPORE , MUZZI ,
RAVALICO , ROVIS , TONCELLI , UKMAR

ASTENUTI [4]

BANDELLI , FERRARA , MOZZI , ROSOLEN

NON VOTANTI [0]

Consiglio comunale del 27-07-2012

Votazione n. 1.003 alle ore 23:04

Atto: emend 8

Oggetto:

Votazione: PALESE

Presenti alla votazione.....32

Votanti.....32

Di cui

Favorevoli.....30

Contrari..... 2

Astenuti..... 0

Non votanti..... 0

ESPRESSIONI DI VOTO

FAVOREVOLI [30]

ANDOLINA , BANDELLI , BARBO , BASSI , BELTRAME , BERTOLI , CAMBER , CARMÌ ,
COGLIATI DEZZA , COSOLINI , DECARLI , FARAGUNA , FERRARA , FURLANIC , GERIN ,
GIACOMELLI , GRILLI , KARLSEN , LEPORE , LOBIANCO , MOZZI , MUZZI , PETROSSI ,
RAVALICO , REALI , ROSOLEN , ROVIS , SOSSI , TONCELLI , UKMAR

CONTRARI [2]

MENIS , PATUANELLI

ASTENUTI [0]

NON VOTANTI [0]

Consiglio comunale del 27-07-2012

Votazione n. 1.004 alle ore 23:07

Atto: em 10

Oggetto:

Votazione: PALESE

Presenti alla votazione.....32

Votanti.....~~31~~ 32

Di cui

Favorevoli..... 8

Contrari.....~~18~~ 13

Astenuti..... 5

Non votanti.....~~1~~ 0

ESPRESSIONI DI VOTO

FAVOREVOLI [8]

ANDOLINA , BASSI , FURLANIC , GERIN , MENIS , PATUANELLI , REALI , SOSSI

CONTRARI [~~18~~] 13

BARBO , BELTRAME , BERTOLI , CAMBER , CARMÌ , COGLIATI DEZZA , COSOLINI , FARAGUNA , GIACOMELLI , GRILLI , KARLSEN , LEPORE , MUZZI , PETROSSI , RAVALICO , ROVIS , TONCELLI , UKMAR , ~~DECARLI~~

ASTENUTI [5]

BANDELLI , DE GIOIA , FERRARA , MOZZI , ROSOLEN

NON VOTANTI [~~1~~] 0

~~DECARLI~~

IL VICE SEGRETARIO GENERALE ATTESTA CHE IL CONSIGLIERE DECARLI HA DICHIARATO DI NON ESSERE RIUSCITO AD ESPRIMERE COMPIUTAMENTE IL PROPRIO VOTO, CHE INTENDEVA ESSERE CONTRARIO.



Consiglio comunale del 27-07-2012

Votazione n. 1.005 alle ore 23:12

Atto: em 11

Oggetto:

Votazione: PALESE

Presenti alla votazione.....31

Votanti.....31

Di cui

Favorevoli..... 8

Contrari.....18

Astenuti..... 5

Non votanti..... 0

ESPRESSIONI DI VOTO

FAVOREVOLI [8]

ANDOLINA , BASSI , FURLANIC , GERIN , MENIS , PATUANELLI , REALI , SOSSI

CONTRARI [18]

BARBO , BELTRAME , BERTOLI , CAMBER , CARMİ , COGLIATI DEZZA , COSOLINI ,
DECARLI , FARAGUNA , GIACOMELLI , KARLSEN , LEPORE , MUZZI , PETROSSI ,
RAVALICO , ROVIS , TONCELLI , UKMAR

ASTENUTI [5]

BANDELLI , DE GIOIA , FERRARA , MOZZI , ROSOLEN

NON VOTANTI [0]

Consiglio comunale del 27-07-2012

Votazione n. 1.006 alle ore 23:38

Atto: em 14

Oggetto:

Votazione: PALESE

Presenti alla votazione.....32

Votanti.....32

Di cui

Favorevoli..... 8

Contrari.....19

Astenuti..... 5

Non votanti..... 0

ESPRESSIONI DI VOTO

FAVOREVOLI [8]

ANDOLINA , BASSI , FURLANIC , GERIN , MENIS , PATUANELLI , REALI , SOSSI

CONTRARI [19]

BARBO , BELTRAME , BERTOLI , CAMBER , CARMİ , COGLIATI DEZZA , COSOLINI ,
DECARLI , FARAGUNA , GIACOMELLI , GRILLI , KARLSEN , LEPORE , MUZZI , PETROSSI
, RAVALICO ; ROVIS , TONCELLI , UKMAR

ASTENUTI [5]

BANDELLI , DE GIOIA , FERRARA , MOZZI , ROSOLEN

NON VOTANTI [0]

Consiglio comunale del 27-07-2012

Votazione n. 1.008 alle ore 23:56

Atto: em 15

Oggetto:

Votazione: PALESE

Presenti alla votazione.....31

Votanti.....31

Di cui

Favorevoli.....23

Contrari..... 2

Astenuti..... 6

Non votanti..... 0

ESPRESSIONI DI VOTO

FAVOREVOLI [23]

ANDOLINA , BANDELLI , BARBO , BASSI , BELTRAME , CARMÌ , COSOLINI , DE GIOIA ,
DECARLI , FERRARA , FURLANIC , GERIN , KARLSEN , LEPORE , MOZZI , MUZZI ,
PETROSSI , RAVALICO , REALI , ROSOLEN , SOSSI , TONCELLI , UKMAR

CONTRARI [2]

MENIS , PATUANELLI

ASTENUTI [6]

BERTOLI , BUCCI , CAMBER , GIACOMELLI , GRILLI , ROVIS

NON VOTANTI [0]

Consiglio comunale del 28-07-2012

Votazione n. 1.009 alle ore 01:38

Atto: 1.

Oggetto: delibera

Votazione: PALESE

Presenti alla votazione.....34

Votanti.....34

Di cui

Favorevoli.....15

Contrari..... 8

Astenuti.....11

Non votanti..... 0

ESPRESSIONI DI VOTO

FAVOREVOLI [15]

BARBO , BELTRAME , CARMÌ , COGLIATI DEZZA , COSOLINI , DECARLI , FARAGUNA ,
KARLSEN , LEPORE , LOBIANCO , MUZZI , PETROSSI , RAVALICO , TONCELLI , UKMAR

CONTRARI [8]

ANDOLINA , BASSI , FURLANIC , GERIN , MENIS , PATUANELLI , REALI , SOSSI

ASTENUTI [11]

BANDELLI , BERTOLI , BUCCI , CAMBER , DE GIOIA , FERRARA , GIACOMELLI , GRILLI ,
MOZZI , ROSOLEN , ROVIS

NON VOTANTI [0]

Consiglio comunale del 28-07-2012

Votazione n. 1.010 alle ore 01:41

Atto: 1.

Oggetto: ie

Votazione: PALESE

Presenti alla votazione.....32

Votanti.....32

Di cui

Favorevoli.....21

Contrari..... 0

Astenuti.....11

Non votanti..... 0

ESPRESSIONI DI VOTO

FAVOREVOLI [21]

ANDOLINA , BARBO , BASSI , BELTRAME , CARMÌ , COGLIATI DEZZA , COSOLINI ,
DECARLI , FARAGUNA , GERIN , KARLSEN , LEPORE , LOBIANCO , MENIS , MOZZI ,
MUZZI , PATUANELLI , PETROSSI , RAVALICO , TONCELLI , UKMAR

CONTRARI [0]

ASTENUTI [11]

BANDELLI , BERTOLI , BUCCI , CAMBER , DE GIOIA , FERRARA , FURLANIC ,
GIACOMELLI , GRILLI , ROSOLEN , ROVIS

NON VOTANTI [0]

AREA ORGANIZZAZIONE

P.O. Attività Organi Istituzionali

**EMENDAMENTI E SUB-
EMENDAMENTI PRESENTATI**

sulla Delibera Consiliare avente ad oggetto:

"Infrastrutture ferroviarie strategiche L. 443/2001. D.Lgs. 163/2006. D.Lgs. 152/2006. L.R. 43/90 e loro s.m.i.. Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste. Progetto preliminare della tratta Ronchi-Trieste. Parere sull'integrazione relativa alla Valutazione di Impatto Ambientale. Proponente: ITALFERR S.p.A. Gruppo Ferrovie dello Stato. Roma"

E RELATIVI PARERI
ex art. 49 del D.Lgs. 267/2000

Allegato alla deliberazione consiliare

n. 42 dd. 28 luglio 2012

IL PRESIDENTE IL V. SEGR.GEN.

Furlanič

Lorenzut



1

Uffici del Consiglio

Trieste, 25 luglio 2012

Delibera consiliare
Infrastrutture ferroviarie strategiche - Nuova linea AV/AC Venezia Trieste
Integrazione alla valutazione di Impatto Ambientale

EMENDAMENTO
Parte deliberativa

All'inizio del punto 1 della delibera, prima di " **parere favorevole** ", si propone di inserire quanto sotto descritto :

" **a seguito delle analisi e valutazioni espresse in premessa ed in considerazione del fatto che il progetto va osservato in un'ottica di sviluppo delle comunicazioni fra EST e OVEST, in particolare per ciò che riguarda le attuali e future esigenze del Porto di Trieste, al fine di attribuire al Porto stesso tutte quelle funzioni ferroviarie di collegamento che gli consentano di svolgere un ruolo indipendente nell'ambito del trasporto merci per le quali esso è origine e destinazione dei traffici** "

si esprime parere favorevole, aggiungendo **condizionatamente** alla Prescrizione ed Osservazioni/Raccomandazioni **che seguono** ai sensi e agli effetti della L. 443/2001 continuando sino a "Gruppo Ferrovie dello Stato - Roma "

Roberto Decarli

Giovanni Coloni

Leccato ai d.d. 26/7/2012 art 16¹⁰

Illecito

Asi sensi dell'art. 49 del
D. lgs. 267/2000, si espone
parere favorevole in merito
alla regolarità tecnica.

IL DIRIGENTE DI SERVIZIO
dott. ing. Gianfranco CAPUTI

27/7/2012

Proposta di emendamento n.

Oggetto: Proposta di deliberazione "Infrastrutture ferroviarie strategiche L. 443/2001 - D.Lgs 163/2006 - D.Lgs 152/2005 - L.R. 43/90 e loro s.m.i.. Nuova Linea AV/AC Venezia - Trieste. Progetto preliminare della tratta Ronchi - Trieste. Parere sull'integrazione relativa alla Valutazione di Impatto Ambientale. Proponente: ITALFERR S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato - Roma."

Nel comma 1 del deliberato, si propone di inserire la parola "non" prima della parola "favorevole", sostituendo al contempo le parole

"con le seguenti prescrizioni ed Osservazioni/Raccomandazioni:"

con le parole

"per le seguenti motivazioni:

MOTIVAZIONI

Il Comune di Trieste, con deliberazione consiliare n. 70 dd. 21.11.2011, ha approvato le Direttive per la formazione del nuovo strumento urbanistico generale. In particolare, per quanto riguarda l'obiettivo volto al perseguimento dello sviluppo sostenibile, le Direttive prevedono: "il piano persegue l'obiettivo di integrare gli insediamenti produttivi e le infrastrutture di trasporto in un contesto ambientale sicuro e sostenibile... omissis... Sarà altresì esclusa la costruzione sul territorio comunale di infrastrutture di trasporto, come le linee ferroviarie AV/AC,

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 27/07/2012 ore 8¹⁹
COMPETENTE RESPONSABILE



MOVIMENTO 5 STELLE TRIESTE

qualora comportino impatti non sostenibili sull'ecosistema carsico e sui fenomeni carsici ipogei ed epigei."

Al capitolo 11 della Relazione Generale (pagg. 293 e 294), rubricato "CONCLUSIONI SULL'IMPATTO COMPLESSIVO" il proponente scrive:

"L'ambiente carsico è estremamente vulnerabile sia dal punto di vista idrogeologico, data l'elevata velocità di dispersione di eventuali sostanze contaminanti e data la possibilità che lo scavo di una galleria alteri percorsi idrici sotterranei, sia dal punto di vista geomorfologico, per la presenza di grotte e cavità la cui estensione non è prevedibile con indagini di superficie.

Inoltre alcune grotte possono ospitare una fauna particolare, costituita da chiroteri, insetti troglobi, ma anche specie tutelate come il proteo.

L'attraversamento di quest'area costituisce senz'altro l'elemento di maggiore criticità dell'opera in esame, non solo in ragione delle potenziali interferenze del tracciato, ma anche in fase di costruzione.

Emerge quindi che il più importante impatto ambientale dell'opera insiste sul territorio dei Comuni di Duino Aurisina e di Trieste. Il fatto che il proponente non sia in grado di sviluppare compiutamente proposte di mitigazione, complessive o puntuali, rende evidente che il tracciato proposto nella Relazione Generale del sistema conoscitivo unitario, comporti impatti non sostenibili all'ecosistema carsico e ai fenomeni carsici ipogei ed epigei, e non risulti quindi compatibile con le direttive di formazione del nuovo P.G.R.C. che rappresentano indirizzo per lo sviluppo della città.

La scelta di realizzare un'opera infrastrutturale nuova, specialmente se di tale impatto ambientale ed economico, non può prescindere da una preventiva analisi di quelle esistenti. Anche su questo aspetto si misura la sostenibilità di un'opera.



MOVIMENTO 5 STELLE TRIESTE

Nel documento analizzato, ciò appare invece poco approfondito, solamente accennato nel capitolo 4.2 (da pag. 41 a pag. 43), rubricato "Alternativa 0".

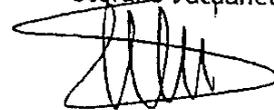
L'ipotesi di prevedere, appunto in alternativa alla Linea AV/AC, opere di manutenzione e potenziamento dell'infrastruttura esistente, viene scartata dal proponente senza però offrire dati di traffico certi ed aggiornati, sul solo presupposto di un potenziale incremento della domanda di trasporto merci, non suffragato dagli attuali indicatori dei mercati.

Il Consiglio Comunale di Trieste, che ha già delineato attraverso l'approvazione delle direttive per la formazione del nuovo strumento urbanistico generale gli indirizzi di sviluppo del territorio e del suo tessuto socio-economico, sottolineando l'esigenza che ogni opera infrastrutturale debba inserirsi nel contesto ambientale e paesaggistico senza impatto, auspica quindi che il potenziamento dei collegamenti ferroviari per il trasporto passeggeri e merci, avvenga attraverso investimenti di miglioramento radicale delle infrastrutture esistenti e non con la previsione di opere insostenibili sia dal punto di vista ambientale che della copertura dei piani finanziari.

ed eliminando contemporaneamente tutto il testo delle PRESCRIZIONI e delle OSSERVAZIONI/RACCOMANDAZIONI (da pag. 7 a pag. 10, prima del secondo comma del deliberato).

Trieste, 27 luglio 2012

Stefano Patuanelli



*Si sensi dall'art. 49 del
D.lgs. 267/2000, si espone
per favore favorevole su merito
alla seguente tecnica,*

IL DIRIGENTE DI SERVIZIO
dott. ing. Gianfranco CAPUZZI

27/7/2012



Proposta di emendamento n.

Oggetto: Proposta di deliberazione "Infrastrutture ferroviarie strategiche L. 443/2001 - D.Lgs 163/2006 - D.Lgs 152/2005 - L.R. 43/90 e loro s.m.i.. Nuova Linea AV/AC Venezia - Trieste. Progetto preliminare della tratta Ronchi - Trieste. Parere sull'integrazione relativa alla Valutazione di Impatto Ambientale. Proponente: ITALFERR S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato - Roma."

Nel comma 1 del deliberato, si propone di inserire la parola "non" prima della parola "favorevole", sostituendo al contempo le parole

"con le seguenti prescrizioni ed Osservazioni/Raccomandazioni:"

con le parole

"per le seguenti motivazioni:

MOTIVAZIONI:

- 1 *al progetto in analisi non è allegata alcuna analisi costi - benefici, elemento primo di qualsiasi proposta di modifica di una infrastruttura esistente oppure di proposta di nuova opera di infrastrutturizzazione del territorio, specialmente per interventi di tale rilievo;*
- 2 *il documento in valutazione non raggiunge l'obiettivo perseguito di offrire elementi chiari e sufficienti a valutare*

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETARIA GENERALE
Ricevuto il 27/07/2012 ore 8 20
L'IMPIEGATO RESPONSABILE
I-P



MOVIMENTO 5 STELLE TRIESTE

- sotto ogni profilo l'impatto ambientale complessivo della Linea AV/AC Venezia - Trieste;
- 3 posto che, con nota dd. 13 luglio 2012 inviata a tutti i Sindaci dei Comuni del Veneto interessati dal passaggio del tracciato in analisi, il Commissario Straordinario per l'Asse Ferroviario Venezia - Trieste, arch. Bortolo Mainardi ha comunicato l'avvio di incontri tesi a verificare l'ipotesi di spostamento dell'asse di percorrenza della Linea AV/AC da un percorso litoraneo ad un percorso più arretrato e che non vi sono proposte progettuali concretizzate in atti ufficiali che individuino il tracciato da Trieste (via Cantù) fino alla vicina Slovenia, appare inopportuno procedere con valutazioni di sorta su un documento che subirà ulteriori profonde modificazioni;
- 4 l'opera si evidenzia per la sua discutibile utilità, anche stando a quanto riportato in diverse parti del documento in analisi. Infatti se, come riportato a pag. 21, il 75% dei movimenti merci avviene entro i 200 Km questa quota di trasporto non potrà mai essere dirottata su treno, dato che, su un percorso di tale lunghezza il mezzo su gomma è economicamente molto più vantaggioso. Inoltre, del restante 25%, già oggi circa la metà dei movimenti merci avviene su rotaia, quindi il possibile recupero di traffico (spostamento da gomma a rotaia) è solamente del 12 - 13% del traffico merci complessivo. Inoltre non è chiarito in alcun passaggio il collegamento della Linea AV/AC con il Porto di Trieste;
- 5 in relazione al traffico passeggeri, sostanzialmente legati al pendolarismo lavorativo o studentesco e analizzato a pag. 30 dell'elaborato, si evince che la ferrovia non assume competitività se diviene elemento di lunga percorrenza, bensì solo se diviene efficiente e regolare sui percorsi medio - brevi;
6. appaiono poco analizzate le motivazioni che determinano non confrontabile con la proposta di Linea AV/AC la cd.



MOVIMENTO 5 STELLE TRIESTE

"alternativa zero". In particolare l'affermazione conclusiva del capitolo 4.2 del documento non è suffragata da alcun dato certo e aggiornato;

7

l'attraversamento nel territorio carsico incide pericolosamente su numerosi aspetti ambientali: paesaggistico, idrogeologico, faunistico, vegetazionale. In particolare:

- a. *sono previsti scavi per circa dieci chilometri in zona flyschoidi, particolarmente vulnerabili sotto l'aspetto idrogeologico, senza che vi siano elencate opere di prevenzione geologica;*
- b. *gli scavi interesseranno certamente alcune grotte conosciute ma soprattutto diverse cavità carsiche ignote, vista la dimensione del tracciato in galleria e la frequenza del fenomeno carsico proprio del nostro entroterra. In particolare vanno sottolineati i passaggi del documento a pag. 218 ove il proponente afferma che, lungo il tratto del cd. Solco di Aurisina, l'emergenza maggiore risulta essere proprio il passaggio in galleria ove sono prevedibili diffusi volumi di territorio incarnito, fattispecie che richiede "accurate misure investigative" rimandate però addirittura alla fase realizzativa ove "sarà necessaria particolare attenzione all'incontro con vuoti parietali e sul pavimento";*
- c. *l'enorme movimentazione di roccia e terreno andrà ad incidere pesantemente ed in modo interferente su diversi rii e fiumi sotterranei;*
- d. *nel documento (pag. 223) si pone l'accento su criticità specifiche date dall'esistenza, in alcune delle zone di cantiere, di falde acquifere in piano campagna o a brevissima distanza, fattispecie che andrà ad incidere negativamente anche sui fenomeni carsici epigei;*



MOVIMENTO 5 STELLE TRIESTE

8. Al capitolo 11 della Relazione Generale (pagg. 293 e 294), rubricato "CONCLUSIONI SULL'IMPATTO COMPLESSIVO" il proponente scrive:

"L'ambiente carsico è estremamente vulnerabile sia dal punto di vista idrogeologico, data l'elevata velocità di dispersione di eventuali sostanze contaminanti e data la possibilità che lo scavo di una galleria alteri percorsi idrici sotterranei, sia dal punto di vista geomorfologico, per la presenza di grotte e cavità la cui estensione non è prevedibile con indagini di superficie.

Inoltre alcune grotte possono ospitare una fauna particolare, costituita da chiroteri, insetti troglobi, ma anche specie tutelate come il proteo.

L'attraversamento di quest'area costituisce senz'altro l'elemento di maggiore criticità dell'opera in esame, non solo in ragione delle potenziali interferenze del tracciato, ma anche in fase di costruzione."

Tali affermazioni, certamente condivisibili, non vengono però portate a soluzione con interventi di protezione ambientale o mitigazione. Da questo punto di vista la carenza del documento appare insormontabile.

9. il Comune di Trieste, con deliberazione consiliare n. 70 dd. 21.11.2011, ha approvato le Direttive per la formazione del nuovo strumento urbanistico generale. In particolare, per quanto riguarda l'obiettivo volto al perseguimento dello sviluppo sostenibile, le Direttive prevedono: "il piano persegue l'obiettivo di integrare gli insediamenti produttivi e le infrastrutture di trasporto in un contesto ambientale sicuro e sostenibile... omissis... Sarà altresì esclusa la costruzione sul territorio comunale di infrastrutture di trasporto, come le linee ferroviarie AV/AC, qualora comportino impatti non sostenibili sull'ecosistema carsico e sui fenomeni carsici ipogei ed epigei.". Posto quanto ribadito nei due precedenti, appare del tutto evidente che il tracciato complessivo



MOVIMENTO 5 STELLE TRIESTE

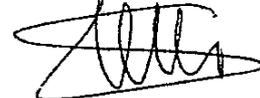
proposto nella Relazione Generale del sistema conoscitivo unitario, comportando impatti non sostenibili all'ecosistema carsico e ai fenomeni carsici ipogei ed epigei, non è compatibile con le direttive di formazione del nuovo P.G.R.C. che rappresentano indirizzo complessivo per lo sviluppo sostenibile della città.

10. appare infine censurabile la proposta di tracciato alternativo che prevede lo spostamento della autostrada A4 (pag. 229 del documento in analisi), senza che vi sia un approfondimento della proposta stessa.

ed eliminando contemporaneamente tutto il testo delle PRESCRIZIONI e delle OSSERVAZIONI/RACCOMANDAZIONI (da pag. 7 a pag. 10, prima del secondo comma del deliberato).

Trieste, 27 luglio 2012

Stefano Patuanelli



Ai sensi dell'art. 49 del
D.lgs. 267/2000, si espone
perme fronte di merito
alla regolarità tecnica

IL DIRIGENTE DI SERVIZIO
dott. ing. Gianfranco CAPUTI

27/7/2012



Delibera consigliare "Infrastrutture ferroviarie strategiche L.443/2001...Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste. Progetto preliminare della tratta Ronchi-Trieste. Parere sull'integrazione relativa alla V.I.A."

PROPOSTA DI EMENDAMENTO

Nella parte deliberativa, alla voce PRESCRIZIONI, aggiungere la seguente:

r) in considerazione del fatto che la vigente variante n. 66 al P.R.G.C. prevede l'allargamento di circa 25 metri verso mare della linea di costa compresa approssimativamente tra la pineta di Barcola e la foce del torrente Marinella, mediante la realizzazione di un terrapieno con interrimento di inerti di scavo, si prescrive che a cura del proponente (Italferr S.p.A.- Gruppo Ferrovie dello Stato) venga predisposto un apposito studio sulla fattibilità di smaltimento degli inerti, provenienti dallo scavo in roccia in fase di cantierizzazione, mediante il trasporto via ferrovia, via mare o via funicolare e la posa in opera del materiale in corrispondenza al suddetto terrapieno, previa realizzazione delle necessarie opere di difesa a mare;

Mario Rondelli (PD)

*Si tiene dell'art. 49 del
D. Lgs. 267/2000, si espone
parere favorevole su merito
alla regolata tecnica.*

27/7/2012

IL DIRIGENTE DI SERVIZI
dott. ing. *Franko* CAPUTI

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE

Ricevuto il 27 LUG. 2012 ore 11⁰⁵

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

[Signature]

Delibera consiliare "Infrastrutture ferroviarie strategiche L.443/2001...Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste. Progetto preliminare della tratta Ronchi-Trieste. Parere sull'integrazione relativa alla V.I.A."

PROPOSTA DI EMENDAMENTO

Nella parte deliberativa, alla voce OSSERVAZIONI/RACCOMANDAZIONI, aggiungere la seguente:

c) nell'ambito dei successivi livelli di progettazione (definitiva ed esecutiva) a cura della società proponente sarà allestito - in un luogo idoneo del centro-città o nella stessa Stazione centrale - uno spazio sul modello degli "urban center" per documentare, aggiornare e coinvolgere attivamente i cittadini sugli stati di avanzamento del progetto e dei lavori di realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria strategica sul territorio della provincia di Trieste; lo spazio informativo prevederà uno sportello con personale addetto al rapporto con il pubblico, un'area espositiva attrezzata con postazioni interattive, animazioni tridimensionali, modelli in scala, video, ecc. per la consultazione diretta della documentazione relativa all'infrastruttura e un'area conferenze per incontri periodici con i tecnici responsabili del progetto e dei cantieri;

Mario Fontana (PD)

E. Bertini (P.D.L.)

Luca S... (PD)

Roberto... (vs cambio)

Di sensi dell'art. 49 del D. lgs. 267/2000, si esprime parere favorevole in merito alla regolamentazione.

IL DIRIGENTE DI SERVIZIO
dott. ing. Gianpiero CAPUTI

23/7/2012

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE

Ricevuto il 7 LUG. 2012 ore 11⁰⁵

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

[Signature]

Delibera consiliare "Infrastrutture ferroviarie strategiche L.443/2001...Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste.
Progetto preliminare della tratta Ronchi-Trieste. Parere sull'integrazione relativa alla V.I.A."

PROPOSTA DI EMENDAMENTO

Nella parte deliberativa, alla voce PRESCRIZIONI, aggiungere la seguente:

q) le prescrizioni di cui ai precedenti punti a) e b) devono essere attuate in sede di progettazione definitiva;

Maur Fanelis (PD)
Luca S... (PD)
Luca F... (PD)

*Al tenore dell'art. 49 del
D. Lgs. 267/2000, si esprime
parere favorevole in merito
alla regolarità tecnica.*

IL DIRIGENTE DI SERVIZIO
dott. ing. *Carlo* CAPUTI

27/7/2012

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE

Ricevuto il 27 LUG. 2012 ore 11⁰⁵

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

[Signature]

PROPOSTA DI EMENDAMENTO 1

Oggetto: Delibera "Parere sull'integrazione relativa alla Valutazione di Impatto Ambientale della Nuova Linea AV/AC Venezia - Trieste"

A pagina 10

Si propone di modificare in questo senso:

prima del capoverso che inizia con tutto ciò premesso inserire questo testo:

considerato che

SUL PIANO DELLA UTILITA' DAL PUNTO DI VISTA TRASPORTISTICO

A pag. 21 si afferma che il 75% del movimento merci (non è dato sapere se a livello nazionale o solo delle due regioni interessate, Veneto e Friuli Venezia Giulia) si svolge su distanze inferiori ai 200 chilometri. Ora, il passaggio del trasporto da gomme a ferrovia può avvenire, salvo casi particolari di grandi masse di scarso valore, in linea di massima quando le distanze coinvolte sono decisamente maggiori, infatti circa la metà del restante 25% già oggi circola su ferrovia. E' pensabile che parte di questo 75% possa essere dirottato sul ferro? Sembra estremamente difficile, anche a fronte di agevolazioni o di imposizioni restrittive alla circolazione di camion. La logistica infatti renderebbe estremamente problematico questo trasporto, che andrebbe ad assumere l'aspetto di "collettame", servizio da tempo dismesso dalle ferrovie. Quindi NON ESISTE l'ipotesi prospettata di miglioramenti sulla gestione stradale

SUL PIANO DEL TRASPORTO PASSEGGERI

Analogo ragionamento può essere fatto per il trasporto passeggeri. L'analisi presentata a p. 30 offre un dato in base al quale il treno viene usato per spostamenti di 45-50 Km. Ovviamente una linea ad alta velocità non può permettersi di effettuare fermate con tale frequenza, quindi il risultato sarebbe fatalmente quello del movimento di automobili verso le stazioni "cardine" o anche il passaggio alla gomma semplicemente, in quanto risolutrice di attese di coincidenze, problematiche di distanza stazione - lavoro ecc. Quindi anche questa ipotesi si presenta come PROPAGANDA priva di alcun fondamento reale

SATURAZIONE DELLE LINEE ESISTENTI

Anche l'affermazione a p. 42 che la fruibilità delle linee esistenti possa essere migliorata poco da interventi di ammodernamento non invasivo, pur essendo altamente opinabile, risulta insufficiente a permettere la decisione a favore dell'opera, in quanto omette di specificare quale sia l'attuale tasso di fruizione delle disponibilità della linea. Si rammenta che negli anni questo tasso di uso è diminuito, essendo progressivamente stati aboliti collegamenti sia nazionali che internazionali, sia per il traffico merci che per quello di persone. In compenso RFI e Trenitalia si premurano non di migliorare le strutture esistenti, bensì di ridurle, come appare anche da notizie di stampa, relativamente ai binari di sorpasso di bivio Aurisina, del fascio di binari di Villa Opicina, del fascio dello scalo di Cervignano ecc. Questo, nonostante a p. 31 dello studio si indichino queste due stazioni come cardini del sistema rispettivamente per i traffici est ovest (ex corridoio 5) che del traffico nord sud (corridoio adriatico - baltico).

SUL PIANO STRETTAMENTE AMBIENTALE E SOCIALE Zona triestina del flisch

Viene previsto l'uso di talpe per lo scavo delle gallerie nella zona flyschoidi di Trieste, p. 71 del testo, (indicativamente una decina di Km in doppia galleria da Prosecco a Trieste Grotta, per il collegamento con la linea di cintura esistente.

Questo con solo fuggevoli accenni alla estrema fragilità del sistema del flysch, arenaria degradata, mista a terre sciolte con percolamenti di acqua di notevole variabilità che, se alterati, possono rendere scivolosi gli strati e avviare fronti di frana notevoli e dalla imprevedibile estensione. Questi scavi vengono indicati come privi di interferenze con recettori antropici, essendo in galleria, ignorando che lungo tutto il percorso si sviluppano, sopra e a fianco della linea, rioni anche densamente abitati, con costruzioni a volte a poche decine di metri dalle canne delle gallerie e che possono essere (e presumibilmente sarebbero) pesantemente coinvolti anche dall'apertura di un solo fronte di frana. Inoltre lungo tutto il percorso (che segue la linea di costa del golfo di Trieste) vi sono numerosissimi ruscellamenti superficiali di acque anche con carattere fisso, noti a Trieste con il termine locale "patok", che indicano l'esistenza di affioramenti di abbondanti acque sotterranee che appunto, se deviate, rischiano di rendere instabile il fronte flyschoidi.

Eppure, nonostante le negative esperienze del Mugello e della attuale variante di valico appenninica (con frane di paesi e di strutture esistenti) sembra che nulla venga pensato per valutare i rischi concreti di simile un operato in area altamente abitata.

Zona veneta delle bonifiche

Viene proposto la deviazione temporanea di interi canali di bonifica e irrigazione (p. 74) per permettere il cantieramento dell'opera

Inquinamento atmosferico

Viene indicato a p. 210 come esistente solo in fase di cantiere, ma nullo in fase di esercizio, eppure dovrebbe essere valutato l'effetto dato dall'aumentato fabbisogno di energia elettrica, con le conseguenti aumentate emissioni delle centrali elettriche. Il fatto che questo aumento non sia localizzato nell'area dell'opera non lo rende meno collegato all'opera stessa.

Sul piano sociale

Non è valida l'affermazione riportata in varie parti del documento (es. p. 90 per il territorio goriziano e triestino) relativamente alla scarsa importanza degli espropri, in quanto prevista soprattutto in terreni dediti all'agricoltura. Questa considerazione dovrebbe invece far propendere contro l'opera, proprio in quanto essa incide su aree dedite alle attività primarie (produzione di beni primi) e quindi aree difficilmente sostituibili, non alterate in modo definitivo dall'antropizzazione e dedicate al costante sostentamento delle necessità alimentari della società, quindi di valore inestimabile (perché tendenzialmente infinito) e costantemente rinnovato e rinnovabile nel tempo.

Sull'interferenza con le acque

A p. 218 si afferma che le interferenze esistono solo per materiali biologici dei treni in corsa (si presume residui dei wc) in quanto non viene più effettuata l'operazione di diserbo chimico (sostituita da quali accorgimenti? Pietrisco sterilizzato?). Però non vengono indicate le modalità di raccolta di eventuali fuoriuscite di materiali inquinanti in caso di incidente (se non per le canne sotto il carso in un inciso) e le modalità di minimizzazione e controllo di effetti devastanti tipo incidente di Viareggio. In compenso poi si notano nel documento (p. 223) criticità specifiche date dall'esistenza in alcune delle zone di cantiere di falde acquifere in piano campagna (zona delle risorgive) o a brevissima distanza (zona dei laghi di Pietrarossa, del Lisert ecc.) con il possibile deterioramento della qualità delle acque e delle opere, in quanto la variabilità della falda comporta necessità tecniche particolari nella realizzazione. Quindi non si riesce a capire se l'inquinamento risultante è quello dell'opera sulla falda o viceversa...

Interferenza con le opere esistenti

Il punto di maggior assurdo però lo si raggiunge a p. 229, dove gli estensori ed i proponenti, parlando del rischio di interferire con il bosco oasi faunistica di Alvisopoli propongono di spostare il sedime dell'autostrada A4, per fare correre la nuova opera ferroviaria sul tratto oggi occupato da questa. A parte il fatto che non si indica di spostare una strada interpodereale, ma una autostrada, questo tratto è esattamente quello su cui oggi sono operativi i cantieri per la creazione della terza corsia. Nel testo non si parla minimamente di eventuali contatti avuti con Autovie Venete per verificare la percorribilità di questa ipotesi ovvero i rischi e le conseguenze di una scelta che porterebbe a chiusure per anni della stessa autostrada.

Costi

Come evidenziato del resto dalla Corte dei Conti francese, anche in situazioni ben più favorevoli rispetto a quelle italiane, sia relative alla solidità del sistema paese sia a quella delle distanze tra i punti di arrivo - partenza, le linee ad alta velocità costituiscono una fonte di deficit, non riuscendo a rientrare economicamente dell'investimento e non garantendo neppure la copertura degli oneri di gestione. Conseguentemente non possono essere proposte quai opere pubbliche a carattere anticiclico (investimenti, anche a fondo perduto, ma che producono effetti di sviluppo positivo tli da determinare un riavvio economico). Sono invece da ascrivere alla categoria delle opere depressive del mercato, bloccando per lunghi periodi (entrano in attività, salvo inconvenienti, solo una decina di anni dopo il primo investimento) notevoli quantità di liquidi che, se investiti in altri campi potrebbero costituire effettivamente il volano anticiclico di cui si parla.

Sempre a pagina 10 modificare il testo dopo

DELIBERA

Al punto 1.

1. di esprimere parere **CONTRARIO**,con le seguenti motivazioni:

1. manca completamente una analisi del rapporto costi benefici, che dovrebbe essere elemento prioritario per la stesura di progetti di tale portata
2. come attestato dagli stessi proponenti non si tratta di opera tale da invertire sostanzialmente il rapporto di trasporto stradale né sul movimento merci né sul movimento umano
3. l'opera interferisce con numerose realtà naturali degne di tutela, con costi sia ambientali che economici notevoli per mitigare le interferenze
4. nell'ambito carsico l'interferenza con grotte non note, su uno scavo di circa 10 Km, a prescindere dal successivo scavo per raggiungere la frontiera con al Slovenia, viene detto non valutabile, ma sicuramente importante, quindi portatore di rischio idrogeologico ignoto, dal costo imprevedibile ma certamente elevato (vedi gallerie della grande viabilità)
5. l'opera va ad incidere notevolmente, lungo tutto il suo percorso, sulle attività agricole primarie, tanto che sarà obbligatorio un ridisegno successivamente delle ripartizioni delle aziende, se si intende mantenerne la redditività (attività non contemplata nelle valutazioni ambientali e di costo)
6. non è stata ugualmente presa in considerazione quale recettore tutta l'area cittadina da Gretta a San Giacomo che sarà interessata dall'allargamento e potenziamento della galleria di circonvallazione
7. l'opera investirà con movimentazione di mezzi su gomma per l'asporto dei materiali di smarino da aree già oggi eccessivamente interessate a movimentazioni di mezzi su gomma
8. l'opera è stata pensata senza valutare completamente le interferenze effettive nel territorio del comune di Trieste, in specifico non sono stati considerati come possibili recettori tutte le

sussistenze residenziali soprastanti gli scavi in galleria nella tratta da Prosecco sino alla zona di Grotta, scavo effettuato in zona a flysch che in passato ha già dimostrato scarsa, se non pessima, stabilità aprendo zone notevoli di frana anche a fronte di limitatissimi interventi antropici

9. non è stata ugualmente presa in considerazione quale recettore tutta l'area cittadina da Grotta a San Giacomo che sarà interessata dall'allargamento e potenziamento della galleria di circonvallazione e che presenta notevole antropizzazione sopra tutto il percorso
10. non è stata presa in considerazione l'interferenza con i fiumi sotterranei lungo la città di Trieste, quantomeno il Chiave e il Settefontane, che vengono attraversati dalla galleria di cintura e che saranno sicuramente coinvolti dalle attività proposte, sia in fase di allargamento che in fase di abbassamento del sedime della galleria
11. non è indicata chiaramente la funzionalità del porto di Trieste nel periodo in cui per almeno 6 mesi la ferrovia rimarrà completamente bloccata, e per il ben più lungo periodo in cui sarà fruibile esclusivamente a binario unico (ovviamente salvo imprevisti geologici)

Si mantengono inalterati i punti 2) 3 e 4) del deliberato

M. F. He (Fds)

Caputi (Fds.)

Ai sensi dell'art. 49 del
D. lgs. 267/2000, si espone
perme fronte sinuato
alla regolazione tecnica.

IL DIRIGENTE DI SERVIZIO
dott. ing. *Caputi* CAPUTI

Marion

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE

Ricevuto il 27 LUG. 2012 ore 11.15

L'IMPIEGATO RESPONSABILE
Caputi

GRUPPO CONSILIARE/
SVETNIŠKA SKUPINA
FEDERAZIONE DELLA SINISTRA/
ZVEZA LEVICE

SUBEMENDAMENTO

PROPOSTA DI EMENDAMENTO 2

Oggetto: Delibera "Parere sull'integrazione relativa alla Valutazione di Impatto Ambientale della Nuova Linea AV/AC Venezia - Trieste"

A PAGINA 14 AGGIUNGERE UNA NUOVA PRESCRIZIONE

q) prima dell'inizio dell'opera ^{entro la fine del 2014} ~~in ogni caso entro la fine del 2012~~ si provvederà a ripristinare tutti i collegamenti ferroviari, per passeggeri e merci, da e per Trieste, dismessi dalle ferrovie a partire dal 2001

MA FLS (Fds)

Cariddin (Fds)

opi L (FL)

CARIBEN

FLC

Art. 49 del
D. lgs. 267/2000, si espone
per il fronte in merito
alla regolativa tecnica.

IL DIRIGENTE DI SERVIZIO
dott. ing. Gianfranco CAPUTI

27/7/2012

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE

Ricevuto il 27 LUG. 2012 *redd. 15*

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

[Signature]

GRUPPO CONSILARE/
SVETNIŠKA SKUPINA
FEDERAZIONE DELLA SINISTRA/
ZVEZA LEVICE

PROPOSTA DI EMENDAMENTO 2

Oggetto: Delibera "Parere sull'integrazione relativa alla Valutazione di Impatto Ambientale della Nuova Linea AV/AC Venezia - Trieste"

A PAGINA 14 AGGIUNGERE UNA NUOVA PRESCRIZIONE

q) prima dell'inizio dell'opera, e in ogni caso entro la fine del 2012, si provvederà a ripristinare tutti i collegamenti ferroviari, per passeggeri e merci, da e per Trieste, dismessi dalle ferrovie a partire dal 2001

MA FLS (Fds)
Alidaris (Fds)
spi L (fa)

Al sensi dell'art. 49 del
D. lgs. 267/2000, si esprime
parere favorevole in merito
alla regolazione tecnica.

IL DIRIGENTE DI SERVIZIO
dott. ing. Gianfranco CAPUTI

27/7/2012

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE

Ricevuto il 27 LUG. 2012 *ore 11.15*

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

[Signature]



Uffici del Consiglio

Si tenersi all'art. 49 del
D. lgs. 267/2000, si espone
parere favorevole in merito
alla regolazione tecnica.
27/7/2012

IL DIRIGENTE DI SERVIZIO
dott. ing. *Giuseppe* CAPUTI

9

Trieste, 27 luglio 2012

Delibera consiliare
Infrastrutture ferroviarie strategiche - Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste
Integrazione alla valutazione di Impatto Ambientale

EMENDAMENTO
Dispositivo di delibera

Si propone di sostituire la seguente parte iniziale del punto 1. del dispositivo di deliberazione: **"1. di esprimere parere favorevole.....seguenti Prescrizioni ed Osservazioni/Raccomandazioni:"**

con la seguente:

"1. a seguito delle analisi e valutazioni espresse in premessa ed in considerazione del fatto che il progetto va osservato in un'ottica di sviluppo delle comunicazioni fra EST e OVEST, in particolare per ciò che riguarda le attuali e future esigenze del Porto di Trieste, al fine di attribuire al Porto stesso tutte quelle funzioni ferroviarie di collegamento che gli consentano di svolgere un ruolo indipendente nell'ambito del trasporto merci per le quali esso è origine e destinazione dei traffici, di esprimere parere favorevole, condizionatamente alle Prescrizioni ed Osservazioni/Raccomandazioni che seguono, ai sensi e per gli effetti della L. 443/2001, del D.Lgs. 163/2006, del D.Lgs. 152/2006 e della L.R. 43/1990 e loro s.m.i., sulla integrazione documentale denominata "Sistema Conoscitivo Unitario - Relazione Generale", relativa al Progetto Preliminare denominato "Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste - tratta Ronchi - Trieste", trasmessa via PEC in data 28.6.2012 dalla Regione Autonoma F.V.G. - Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna - Servizio Valutazione Impatto Ambientale ed inerente il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, proposta dalla Italferr S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato - Roma:"

Roberto Decarli

Giovanni Coloni

Patrick Karlsen

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE

Ricevuto il 27 LUG. 2012 ore 13.20

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

Proposta di emendamento n.

Oggetto: Proposta di deliberazione "Infrastrutture ferroviarie strategiche L. 443/2001 - D.Lgs 163/2006 - D.Lgs 152/2005 - L.R. 43/90 e loro s.m.i.. Nuova Linea AV/AC Venezia - Trieste. Progetto preliminare della tratta Ronchi - Trieste. Parere sull'integrazione relativa alla Valutazione di Impatto Ambientale. Proponente: ITALFERR S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato - Roma."

Nel comma 1 del deliberato, si propone di modificare la parola "favorevole" con la parola "contrario", sostituendo al contempo le parole

"con le seguenti prescrizioni ed Osservazioni/Raccomandazioni:"

con le parole

"per le seguenti motivazioni:

MOTIVAZIONI

Il documento in valutazione è stato predisposto dal proponente ITALFERR S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato su richiesta del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al fine di collegare tra loro i quadri di riferimento programmatico, progettuale e ambientale e di organizzare in modo organico e comparabile, attraverso matrici multicriteria sintetiche, i risultati dei modelli valutativi adottati nei S.I.A dei quattro tracciati di progetto precedentemente redatti. In buona sostanza, l'obiettivo della Relazione Generale del Sistema conoscitivo unitario doveva essere quello di indicare una matrice unica di lettura delle modalità di valutazione degli impatti ma soprattutto di focalizzare l'attenzione sugli effetti dell'opera in uno scenario a scala maggiore.

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE

Ricevuto il 27.7.2012 ore 13⁵⁸

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

Manfredi



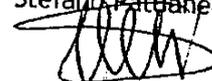
MOVIMENTO 5 STELLE TRIESTE

Il documento proposto, se da un lato consente di apprezzare una volta di più le criticità dell'opera nel suo complesso, dall'altro non va oltre alla mera sintesi degli elementi conoscitivi e valutativi dei quattro S.I.A. precedenti, senza introdurre elementi programmatici nuovi in termini di matrici di valutazione che consentano di stabilire l'impatto complessivo sul sistema ambientale dell'intera infrastruttura se non come mera sommatoria dei singoli impatti delle quattro tratte."

ed eliminando contemporaneamente tutto il testo delle PRESCRIZIONI e delle OSSERVAZIONI/RACCOMANDAZIONI (da pag. 7 a pag. 10, prima del secondo comma del deliberato).

Trieste, 27 luglio 2012

Stefano Patuanelli



*Si fa riferimento all'art. 49 del
D. lgs. 267/2000, si espone
parere favorevole in merito
alla regolante tecnica.*

IL DIRIGENTE DI SERVIZIO
dott. ing. Gianfranco CAPUTI

27/7/2012





Uffici del Consiglio
Gruppo Consiliare Italia dei Valori

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE

Ricevuto il 27.7.2012 ORE 16⁴⁵

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

Mano P. un L

11

Emendamento alla Delibera: Linea AV/AC Venezia-Trieste. Progetto Preliminare.

Considerando che prescrizioni simili a quelle contenute nella presente delibera erano già contenute nella delibera n. 11 del 14 marzo 2011 e che a distanza di 16 mesi la società RFI non ha ritenuto di recepire alcuno dei punti ivi contenuti. **Si chiede di trasformare il parere favorevole con prescrizioni a parere contrario con motivazioni**, al fine di dare maggior significato amministrativo e politico alle eccezioni al progetto già contenute nel testo deliberativo, anche perché ai fini dell'atto amministrativo un parere positivo benché con prescrizioni non richiederà una ulteriore valutazione sul recepimento dei punti stessi da parte del proponente, in caso di parere contrario con motivazioni, invece si richiederà con ogni probabilità un ulteriore momento istruttorio nel quale l'ente potrà verificare la rispondenza del Progetto Preliminare alle eccezioni presentate in delibera.

Si richiedono pertanto le seguenti modifiche del testo del deliberato:

Emendamento 1

Nella parte deliberativa al punto 1. dopo le parole "di esprimere parere" sostituire la parola "favorevole" con la parola "contrario".

Sempre al punto 1. alla riga 8
sostituire le parole "con le seguenti Prescrizioni ed Osservazioni/Raccomandazioni:"
con le parole "per le seguenti motivazioni"

A pagina 11 ad inizio pagina:
sostituire la parola "PRESCRIZIONI" con la parola "MOTIVAZIONI"

al punto a) seconda riga sostituire la parola "si prescrive" con "si rileva"

al punto a) terza riga sostituire le parole "vengano integrati" con "non è stato integrato"

al punto b) seconda riga eliminare le parole "necessita che"

al punto b) terza riga sostituire "venga" con le parole "non è stato integrato"

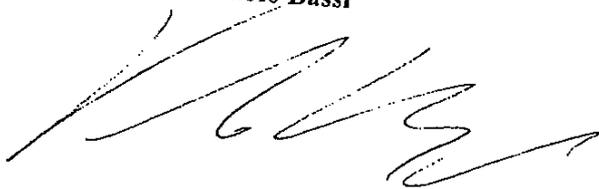
al punto c) sett'ultima riga sostituire "dovranno essere" con le parole "non risultano essere stati"

al punto c) terz'ultima riga sostituire "dovranno essere" con le parole "non sono state"

al punto d) penultima riga sostituire "dovranno essere" con le parole "non sono state"

- al punto f) sostituire la parola "necessita" con le parole "non è stato effettuato"
- al punto g) seconda riga sostituire la parola "dovranno" con la parola "devono"
- al punto h) seconda riga sostituire le parole "si formula la prescrizione" con le parole "si evidenzia"
- al punto j) terza riga sostituire le parole "si prescrive vengano" con le parole "non sono state"
- al punto k) sesta riga sostituire le parole "si prescrive" con le parole "si evidenzia"
- al punto k) settima riga sostituire le parole "che venga" con le parole "che non è stato incluso"
- al punto k) terz'ultima riga sostituire le parole "si individuino" con le parole "non sono stati individuati"
- al punto l) terza riga sostituire "necessita che il proponente predisponga" con le parole il proponente non ha predisposto"
- al punto m) terza riga sostituire "vanno applicati gli" con le parole "non è stata esplicitamente dichiarata l'applicazione degli"
- al punto n) terza riga sostituire le parole "si prescrive che venga" con la parole "non è stato"
- al punto o) terza riga sostituire la parola "vanno" con le parole "non sono state"
- al punto p) a pagina 14 quarta riga sostituire la parola "dovranno pertanto essere" con le parole "non sono stati"
- al punto p) a pagina 14 sesta riga sostituire la parola "vanno" con le parole "non sono stati"
- a pg. 14 stralciare completamente la parte di "OSSERVAZIONI/RACCOMANDAZIONI punti a) e b) da "in fase di cantierizzazione...." sino a "..... intervento di rinaturalizzazione;"

Paolo Bassi



Si sensi dell'art. 49 del
D. lgs. 267/2000, si esprime
parere favorevole in merito
alla proposta tecnica.

IL DIRIGENTE DI SERVIZIO
dott. ing. Gaetano CAPUTI

27/7/2012



Uffici del Consiglio
Gruppo Consiliare Italia dei Valori

12

Emendamento alla Delibera: Linea AV/AC Venezia-Trieste. Progetto Preliminare.

Emendamento 2

Dopo il punto a) del deliberato da "rilevato.....Villa Opicina"

Inserire il punto:

a-bis) rilevato che all'interno del Progetto Preliminare non sono state predisposte opere infrastrutturali nel Porto di Trieste, con particolare riferimento alle stazioni di Trieste Campo Marzio, Servola ed Aquilinia, né è previsto in alcuna parte un progetto di adeguamento della linea di cintura, né di potenziamento della linea elettrica, né del tracciato monorotaia che collega il Porto con Opicina, si evidenzia la necessità all'interno del progetto preliminare di prevedere un adeguamento delle infrastrutture ferroviarie più direttamente connesse al Porto di Trieste con particolare riferimento alla problematicità di comporre treni della lunghezza prevista dagli attuali standard europei quindi passando dagli attuali 450-500 mt. (lunghezza di treni raggiungibili 60 anni or sono) ai 750-1000 mt, che attualmente la potenza delle moderne locomotive consente, od anche superiori considerando che in futuro le potenze espresse potrebbero ulteriormente aumentare. In tal modo comportando una riduzione del numero di tracce necessarie al trasporto merci, con conseguente risparmio di spesa per il traffico merci su rotaia ed una disponibilità di un numero considerevolmente superiore di tracce per il traffico merci.

Paolo Bassi

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE

Ricevuto il 27. 7. 2012 ORE 1555

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

Mevopium

A sensi dell'art. 49 del
D. lgs. 267/2000, si esprime
parere favorevole su merito
della segnalazione tecnica.

IL DIRIGENTE DI SERVIZIO
dott. ing. Gianfranco CAPUTI

27/7/2012



13

Uffici del Consiglio
Gruppo Consiliare Italia dei Valori

Emendamento alla Delibera: Linea AV/AC Venezia-Trieste. Progetto Preliminare.

Emendamento 3

Dopo il punto a-bis)

Inserire il punto:

a-ter) rilevato che all'interno del Progetto Preliminare non si fa alcuna menzione del raggiungimento del confine di stato, mantenendo pertanto il Progetto in "sospeso" per quanto riguarda il prosieguo previsto all'interno del cosiddetto "corridoio mediterraneo" della tratta che dall'Italia giunge al confine con la Slovenia, ed in considerazione dell'importanza strategica che tale collegamento presuppone, non è stata predisposta la progettazione preliminare e la relativa analisi costi/benefici riferita al corridoio mediterraneo che preveda il proseguimento del tracciato oltre il porto di Trieste, collegandosi direttamente a Capodistria, ciò al fine di valutarne sia l'Impatto Ambientale rispetto ad altre soluzioni prospettate anche se non citate nel Progetto Preliminare, ma non di meno indispensabili a valutare compiutamente l'opera nel suo insieme ricadente sul territorio del comune di Trieste.

Paolo Bassi

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE

Ricevuto il 27-7-2012 ore 15:55

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

Renzo Pizzi

Si sensi dell'art. 49 del
D. lgs. 267/2000, si espone
per il parere favorevole in merito
alla rappresentanza

IL DIRIGENTE DI SERVIZIO
dott. ing. Gianfranco CAPUTI

27/7/2012

Emendamento n. 1:

Oggetto: Delibera "Parere sull'integrazione relativa alla Valutazione di Impatto Ambientale della Nuova Linea AV/AC Venezia - Trieste"

Nel dispositivo della delibera al punto 1 sostituire "di esprimere parere favorevole... con le seguenti Prescrizioni e Osservazioni/Raccomandazioni" con: "di esprimere parere negativo, in considerazione delle gravi carenze riscontrate nell'elaborato di Italferr trasmesso in data 28.6.2012 dalla Regione Autonoma FVG, relativamente a:

- elevata vulnerabilità dell'ambiente carsico, come ammesso dallo stesso studio condotto dal proponente (cfr. cap. 11);
- conseguentemente, contrasto dell'opera con quanto previsto nelle direttive (approvate con delibera consiliare n. 70 del 21.11.2011) per la formazione del nuovo PRGC, laddove si dichiara che: "Il Piano persegue l'obiettivo di integrare gli insediamenti produttivi e le infrastrutture di trasporto in un contesto ambientale sicuro e sostenibile ... Sarà altresì esclusa la costruzione sul territorio comunale di infrastrutture di trasporto, come le linee ferroviarie AV/AC, qualora comportino impatti non sostenibili sull'ecosistema carsico e sui fenomeni carsici ipogei ed epigei";
- mancanza di una stima economica e dell'analisi costi-benefici, ancorché prescritte dalla normativa vigente sulla VIA;
- mancanza di un tracciato completo nel territorio del Comune di Trieste e delle connessioni con la Stazione centrale di Trieste, la Stazione di Campo Marzio e la Stazione di Villa Opicina;
- mancanza di un'analisi, sia pure sommaria, degli impatti dell'opera sul paesaggio, con particolare riguardo ai territori ed ai beni vincolati ai sensi del D. Lgs. 4272004 e s.m.i.;
- del tutto inadeguata analisi degli impatti sul S.I.C. e Z.P.S. di cui alla Rete "Natura 2000";
- mancata indicazione delle procedure operative, relative alla mitigazione degli impatti sui corsi idrici ipogei eventualmente individuati in fase di cantiere;
- mancata valutazione degli impatti vibrazionali (con eventuale previsione degli interventi di mitigazione), con riferimento ai limiti vigenti per le aree critiche, in relazione all'ambito di disturbo delle persone, considerato che l'infrastruttura attraverserebbe il centro abitato di Trieste;
- mancanza di adeguati calcoli revisionali che attestino la sicurezza statica dell'intervento di scavo delle gallerie previste nel territorio comunale di Trieste;
- mancata valutazione dei campi elettromagnetici generati dalla cabina TE e dei manufatti elettrici previsti sul piazzale di via Marziale;
- insufficienza delle analisi relative alla cantierizzazione, in particolare per quanto riguarda un adeguato studio del traffico (accessibilità dei siti, livello di servizio delle arterie utilizzate, lunghezza dei percorsi, numero dei viaggi stimati, ecc.) che permetta di verificare l'idoneità delle scelte dei siti dei cantieri previsti;
- mancata previsione di trasporto dei materiali via ferrovia anziché su gomma nella fase di cantiere;
- previsione di cantieri all'interno del comprensorio della Trieste Trasporti, che graverebbero su assi viari e incroci stradali urbani, i quali presentano significativi flussi di traffico.

[Handwritten signature]

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE

Ricevuto il 27.7.2012 ore 16.05

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

[Handwritten signature]

[Handwritten note:]
Si scusi dell'art. 49 del
D.lgs. 267/2000 si esprime
parere favorevole su merito
alla regolare tr. tecnica.

27/7/2012

IL DIRIGENTE DI SERVIZIO
dott. ing. Gianfranco CAPUTI

Gruppo consiliare Lega Nord

SUB-EM 15

EMENDAMENTI alla proposta deliberativa avente per oggetto : " Infrastrutture ferroviarie strategiche.....Gruppo Ferrovie dello Stato. Roma"

Subemendamenti

27/07/12
ore 23⁵³
MA ML

Emendamento n. 1 pag. 10 (Delibera)

condizionatamente alle
Dopo Roma, con le seguenti Prescrizioni aggiungere: ** il mancato accoglimento di tutte le prescrizioni elencate a pag. 10, 11, 12, 13 e 14 comporterà automaticamente la decadenza del parere favorevole espresso ai sensi della normativa sopraccitata*.....

MA ML

Trieste, 27 luglio 2012

consigliere Maurizio Ferrara – capogruppo Lega Nord

Ai sensi dell'art. 49 del D. Lgs. 267/2000, si esprime parere favorevole in merito alla regolarità tecnica.

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE

Ricevuto il 27 LUG. 2012 ore 17⁰⁰

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

IL DIRIGENTE DI SERVIZI
dott. Ing. Gianfranco CAPUTI

27/7/2012

Gruppo consiliare Lega Nord

15

EMENDAMENTI alla proposta deliberativa avente per oggetto : " Infrastrutture ferroviarie strategiche.....Gruppo Ferrovie dello Stato. Roma"

Emendamento n. 1 pag. 10 (Delibera)

Dopo Roma, con le seguenti Prescrizioni aggiungere: (il mancato accoglimento di tutte le prescrizioni elencate a pag. 10, 11, 12, 13 e 14 comporterà automaticamente la decadenza del parere favorevole espresso ai sensi della normativa sopraccitata).....

Trieste, 27 luglio 2012

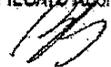
consigliere Maurizio Ferrara – capogruppo Lega Nord



COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE

Ricevuto il 27 LUG. 2012 ore 17⁰⁰

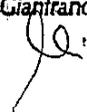
L'IMPIEGATO RESPONSABILE



Ai sensi dell'art. 49 del
D. lgs. 267/2000, si espone
parere favorevole in merito
alla regolarità tecnica.

IL DIRIGENTE DI SERVIZIO
dott. Ing. Gianfranco CAPUTI

27/7/2012



AREA ORGANIZZAZIONE

P.O. Attività Organi Istituzionali

EMENDAMENTI ACCOLTI

Delibera Consiliare avente ad oggetto:

"Infrastrutture ferroviarie strategiche L. 443/2001. D.Lgs. 163/2006. D.Lgs. 152/2006. L.R. 43/90 e loro s.m.i.. Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste. Progetto preliminare della tratta Ronchi-Trieste. Parere sull'integrazione relativa alla Valutazione di Impatto Ambientale. Proponente: ITALFERR S.p.A. Gruppo Ferrovie dello Stato. Roma"

Allegato alla deliberazione consiliare

n. 42 dd. 28 luglio 2012

IL PRESIDENTE IL V. SEGR.GEN.

Furlanič

Lorenzut

Delibera consiliare "Infrastrutture ferroviarie strategiche L.443/2001...Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste. Progetto preliminare della tratta Ronchi-Trieste. Parere sull'integrazione relativa alla V.I.A."

PROPOSTA DI EMENDAMENTO

Nella parte deliberativa, alla voce PRESCRIZIONI, aggiungere la seguente:

r) in considerazione del fatto che la vigente variante n. 66 al P.R.G.C. prevede l'allargamento di circa 25 metri verso mare della linea di costa compresa approssimativamente tra la pineta di Barcola e la foce del torrente Marinella, mediante la realizzazione di un terrapieno con interrimento di inerti di scavo, si prescrive che a cura del proponente (Italferr S.p.A.- Gruppo Ferrovie dello Stato) venga predisposto un apposito studio sulla fattibilità di smaltimento degli inerti, provenienti dallo scavo in roccia in fase di cantierizzazione, mediante il trasporto via ferrovia, via mare o via funicolare e la posa in opera del materiale in corrispondenza al suddetto terrapieno, previa realizzazione delle necessarie opere di difesa a mare;

Mario Rondelli (PD)

Si tiene dell'art. 49 del D. Lgs. 267/2000, si esprime parere favorevole su merito alla seguente tecnica.

20/7/2012

IL DIRIGENTE DI SERVIZIO
dott. ing. *Caputi* CAPUTI

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE

Ricevuto il 27 LUG. 2012 ore 11⁰⁵

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

[Signature]

Delibera consiliare "Infrastrutture ferroviarie strategiche L.443/2001...Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste. Progetto preliminare della tratta Ronchi-Trieste. Parere sull'integrazione relativa alla V.I.A."

PROPOSTA DI EMENDAMENTO

Nella parte deliberativa, alla voce OSSERVAZIONI/RACCOMANDAZIONI, aggiungere la seguente:

c) nell'ambito dei successivi livelli di progettazione (definitiva ed esecutiva) a cura della società proponente sarà allestito - in un luogo idoneo del centro-città o nella stessa Stazione centrale - uno spazio sul modello degli "urban center" per documentare, aggiornare e coinvolgere attivamente i cittadini sugli stati di avanzamento del progetto e dei lavori di realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria strategica sul territorio della provincia di Trieste; lo spazio informativo prevederà uno sportello con personale addetto al rapporto con il pubblico, un'area espositiva attrezzata con postazioni interattive, animazioni tridimensionali, modelli in scala, video, ecc. per la consultazione diretta della documentazione relativa all'infrastruttura e un'area conferenze per incontri periodici con i tecnici responsabili del progetto e dei cantieri;

Mario Fanelles (PD)

E. Bertola (P.D.L)

Luigi Sica (PD)

Roberto Janda (vs cambio)

Si teni dell'art. 49 del D. lgs. 267/2000, si esprime parere favorevole su merito alla regolarità tecnica.

IL DIRIGENTE DI SERVIZI
dott. ing. Gianpaolo CAPUTI

27/7/2012

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE

Ricevuto il 7 LUG. 2012 ore 11⁰⁵
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

[Signature]

Delibera consiliare "Infrastrutture ferroviarie strategiche L.443/2001...Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste.
Progetto preliminare della tratta Ronchi-Trieste. Parere sull'integrazione relativa alla V.I.A."

PROPOSTA DI EMENDAMENTO

Nella parte deliberativa, alla voce PRESCRIZIONI, aggiungere la seguente:

q) le prescrizioni di cui ai precedenti punti a) e b) devono essere attuate in sede di progettazione definitiva;

Maur Fanelis (PD)
Luca S. (PD)
Anna Florini (PD)

Al tenore dell'art. 49 del
D. Lgs. 267/2000, si esprime
parere favorevole in merito
alla proposta tecnica.

IL DIRIGENTE DI SERVIZIO
dott. ing. Gianfranco CAPUTI

27/7/2012

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE

Ricevuto il 27 LUG. 2012 ore 11⁰⁵

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

[Signature]

SUBEMENDAMENTO
PROPOSTA DI EMENDAMENTO 2

8 24/07/11
ore 23⁰²
M F L

Oggetto: Delibera "Parere sull'integrazione relativa alla Valutazione di Impatto Ambientale della Nuova Linea AV/AC Venezia - Trieste"

A PAGINA 14 AGGIUNGERE UNA NUOVA PRESCRIZIONE

q) prima dell'inizio dell'opera ^{entro la fine del 2014} ~~in ogni caso entro la fine del 2012~~ si provvederà a ripristinare ~~tutti i~~ ^{principali} collegamenti ferroviari, per passeggeri e merci, da e per Trieste, dismessi dalle ferrovie a partire dal 2001

M F L (Fds)
Caldesi (Fds)
M F L (Fds)

Carli
P.L.

Attesti dell'art. 49 del
D. lgs. 267/2000, si espone
per me firmante in questo
alla regolarità tecnica.
IL DIRIGENTE DI SERVIZIO
dott. ing. Gianfranco CAPUTI
27/7/2012

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE
Ricevuto il 27 LUG. 2012 ore 11.15
L'IMPIEGATO RESPONSABILE
M F L



Uffici del Consiglio

Si tenne dall'art. 49 del
D. lgs. 267/2000, si espone
parere favorevole in merito
alla seguente tecnica.

22/7/2012

IL DIRIGENTE DI SERVIZIO
dott. ing. Gianfranco CAPUTI

9

Trieste, 27 luglio 2012

Delibera consiliare
Infrastrutture ferroviarie strategiche - Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste
Integrazione alla valutazione di Impatto Ambientale

EMENDAMENTO

Dispositivo di delibera

Si propone di sostituire la seguente parte iniziale del punto 1. del dispositivo di deliberazione: **"1. di esprimere parere favorevole.....seguenti Prescrizioni ed Osservazioni/Raccomandazioni:"**

con la seguente:

"1. a seguito delle analisi e valutazioni espresse in premessa ed in considerazione del fatto che il progetto va osservato in un'ottica di sviluppo delle comunicazioni fra EST e OVEST, in particolare per ciò che riguarda le attuali e future esigenze del Porto di Trieste, al fine di attribuire al Porto stesso tutte quelle funzioni ferroviarie di collegamento che gli consentano di svolgere un ruolo indipendente nell'ambito del trasporto merci per le quali esso è origine e destinazione dei traffici, di esprimere parere favorevole, condizionatamente alle Prescrizioni ed Osservazioni/Raccomandazioni che seguono, ai sensi e per gli effetti della L. 443/2001, del D.Lgs. 163/2006, del D.Lgs. 152/2006 e della L.R. 43/1990 e loro s.m.i., sulla integrazione documentale denominata "Sistema Conoscitivo Unitario - Relazione Generale", relativa al Progetto Preliminare denominato "Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste - tratta Ronchi - Trieste", trasmessa via PEC in data 28.6.2012 dalla Regione Autonoma F.V.G. - Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna - Servizio Valutazione Impatto Ambientale ed inerente il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, proposta dalla Italferr S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato - Roma:"

Roberto Decarli

Giovanni Coloni

Patrick Karlsen

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE

Ricevuto il 27 LUG. 2012 ore 13.20

L'IMPIEGATO RESPONSABILE



Uffici del Consiglio
Gruppo Consiliare Italia dei Valori

12

Emendamento alla Delibera: Linea AV/AC Venezia-Trieste. Progetto Preliminare.

Emendamento 2

Dopo il punto a) del deliberato da "rilevato.....Villa Opicina"

Inserire il punto:

a-bis) rilevato che all'interno del Progetto Preliminare non sono state predisposte opere infrastrutturali nel Porto di Trieste, con particolare riferimento alle stazioni di Trieste Campo Marzio, Servola ed Aquilinia, né è previsto in alcuna parte un progetto di adeguamento della linea di cintura, né di potenziamento della linea elettrica, né del tracciato monorotaia che collega il Porto con Opicina, si evidenzia la necessità all'interno del progetto preliminare di prevedere un adeguamento delle infrastrutture ferroviarie più direttamente connesse al Porto di Trieste con particolare riferimento alla problematicità di comporre treni della lunghezza prevista dagli attuali standard europei quindi passando dagli attuali 450-500 mt. (lunghezza di treni raggiungibili 60 anni or sono) ai 750-1000 mt, che attualmente la potenza delle moderne locomotive consente, od anche superiori considerando che in futuro le potenze espresse potrebbero ulteriormente aumentare. In tal modo comportando una riduzione del numero di tracce necessarie al trasporto merci, con conseguente risparmio di spesa per il traffico merci su rotaia ed una disponibilità di un numero considerevolmente superiore di tracce per il traffico merci.

Paolo Bassi

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE

Ricevuto il 27. 7. 2012 ORE 1555

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

Mevolunz

A sensi dell'art. 49 del
D. lgs. 267/2000, si esprime
parere favorevole su merito
della regolatoria tecnica.

IL DIRIGENTE DI SERVIZIO
dott. ing. *Luigi* CAPUTI

27/7/2012



13

Uffici del Consiglio
Gruppo Consiliare Italia dei Valori

Emendamento alla Delibera: Linea AV/AC Venezia-Trieste. Progetto Preliminare.

Emendamento 3

Dopo il punto a-bis)

Inserire il punto:
a-ter) rilevato che all'interno del Progetto Preliminare non si fa alcuna menzione del raggiungimento del confine di stato, mantenendo pertanto il Progetto in "sospeso" per quanto riguarda il prosieguo previsto all'interno del cosiddetto "corridoio mediterraneo" della tratta che dall'Italia giunge al confine con la Slovenia, ed in considerazione dell'importanza strategica che tale collegamento presuppone, non è stata predisposta la progettazione preliminare e la relativa analisi costi/benefici riferita al corridoio mediterraneo che preveda il proseguimento del tracciato oltre il porto di Trieste, collegandosi direttamente a Capodistria, ciò al fine di valutarne sia l'Impatto Ambientale rispetto ad altre soluzioni prospettate anche se non citate nel Progetto Preliminare, ma non di meno indispensabili a valutare compiutamente l'opera nel suo insieme ricadente sul territorio del comune di Trieste.

Paolo Bassi

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE

Ricevuto il 27-7-2012 ore 15⁵⁵

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

Renzo P. ...

*Si sensi dell'art. 49 del
D. lgs. 267/2000, si esprime
parere favorevole in merito
alla regolarità tecnica.*

IL DIRIGENTE DI SERVIZIO
dott. ing. *Gianfranco CAPUTI*

27/7/2012

Gruppo consiliare Lega Nord

15

EMENDAMENTI alla proposta deliberativa avente per oggetto : " Infrastrutture ferroviarie strategiche.....Gruppo Ferrovie dello Stato. Roma"

Subemendamenti

27/07/12
ore 23⁵³
MA

Emendamento n. 1 pag. 10 (Delibera)

Dopo Roma, ~~con le seguenti~~ ^{condizionatamente alle} Prescrizioni aggiungere: ~~il mancato accoglimento di tutte le~~ ^{il mancato accoglimento di tutte le} prescrizioni elencate a pag. 10, 11, 12, 13 e 14 comporterà automaticamente la decadenza del ~~parere favorevole espresso ai sensi della normativa sopraccitata~~ ^{parere favorevole espresso ai sensi della normativa sopraccitata}.....

MA

Trieste, 27 luglio 2012

consigliere Maurizio Ferrara – capogruppo Lega Nord

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE

Ricevuto il 27 LUG. 2012 ore 17⁰⁰

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

Ai sensi dell'art. 49 del
D. lgs. 267/2000, si espone
parere favorevole in merito
alla seguente tecnica.

IL DIRIGENTE DI SERVIZIO
dott. Ing. Gianfranco CAPUTI

27/7/2012