

Perrone Raffaele

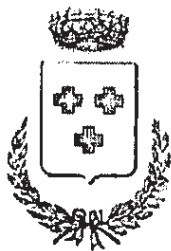


Da: comune.sancanziandisonzo@certgov.fvg.it
Inviato: lunedì 21 ottobre 2013 15.32
A: DGSalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: OSSERVAZIONI SULLE INTEGRAZIONI DELLA PROCEDURE DI VIA DI CUI ALLA RICHIESTA PROT. N. 25627 SVIA-VIA/414 DD. 31.07.2013
Allegati: Segnatura.xml; OSSERVAZIONI CORRIDOIOV.PDF.P7M; DELIBERA_N_45_DD_26-09-2013_ALL_201_244_23092013.PDF; DELIBERA_N_45_DD_26-09-2013_ALL_227_244_30092013.PDF; DELIBERA_N_45_DD_26-09-2013_ALL_200_244_23092013.PDF; DELIBERA_N_45_DD_26-09-2013.PDF

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

E prot DVA - 2013 - 0024093 del 22/10/2013





COMUNE DI SAN CANZIAN D'ISONZO

Provincia di Gorizia

UNITA' OPERATIVA SERVIZIO AREA TECNICA

C.F.81001530310 - P.I.V.A.00123510315

Sito web <http://www.comune.sancanziandisonzo.go.it/>

☎ tel. 0481-472347 - fax 0481-769159 472334

**Alla Regione Friuli Venezia Giulia
Direzione centrale ambiente, energia e
politiche per la montagna
Servizio VIA
Via Giulia 75/1
34100 Trieste**

**e p.c. Al Presidente
della Regione Friuli Venezia Giulia
Debora Serracchiani
Piazza dell'Unità d'Italia 1
34121 Trieste**

Oggetto: *Legge n. 443/2001 – D.Lgs. 163/2006 - D.Lgs. 152/2006 – L.R. 43/1990. Progetto Preliminare “Nuova linea AV/AC Venezia – Trieste”.
Integrazioni Procedura di valutazione d'impatto ambientale.
Tratto Ronchi dei Legionari - Trieste
Prot. n. SVIA – 25627 – Via/413 – 414 – Trieste 31 luglio 2013
Osservazioni alle “Integrazioni Procedura di Valutazione Ambientale”.*

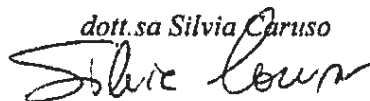
A riscontro della Vostra richiesta di cui all'oggetto, nelle more dell'approvazione delle osservazioni alle “Integrazioni Procedura di Valutazione Ambientale” da parte del Consiglio Comunale, si anticipa il documento che sarà posto all'ordine del giorno nella seduta del 26 settembre p.v.. Lo stesso, durante la discussione, potrà essere oggetto di variazioni che Vi verranno immediatamente comunicate.

Premesso che l'Amministrazione Comunale ritiene prioritario e doveroso inserire tra i parametri per la valutazione d'impatto ambientale, gli effetti che l'opera proposta determina sulla popolazione, cercando per quanto possibile di limitarne i disagi, nell'espressione del parere si è posta l'attenzione a quelle parti di opere in progetto la cui realizzazione sembra non supportata da giustificazioni tecniche e diportistiche di incremento dei traffici commerciali. Di converso, si sono proposte integrazioni al progetto stesso che vengono ritenute necessarie allo sviluppo del nostro territorio, nello specifico al porto di Monfalcone. Si è anche colta l'occasione per rilevare, con rammarico, che nessuna delle nostre proposte ed osservazioni, contenute nel documento “Parere relativo allo studio di impatto ambientale” recepito con delibera Consigliare n° 2 del 10 marzo 2011, inviatoVi in data 11 marzo 2011, è stata presa in considerazione ed analizzata nel merito, nè sono state sviluppate le necessarie progettazioni atte alla risoluzione delle problematiche evidenziate.

Si sottolinea che il confronto con le Amministrazioni Locali non può e non deve essere gestito come un mero adempimento formale, ma deve rappresentare un momento di democratico confronto e di tutela della popolazione residente e conseguentemente si ribadisce, come già precedentemente espresso, che il rispetto di tutte le nostre proposte riguardanti la tutela della cittadinanza residente sono una condizione imprescindibile al fine di una valutazione positiva dell'opera.

IL SINDACO

dott.sa Silvia Caruso



Allegati:

- Proposta parere su integrazioni al progetto preliminare "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste".
- Delibera del Consiglio Comunale n. 2 del 10 marzo 2011.

PROPOSTA PARERE SU INTEGRAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE "NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE"

Nello specifico, in merito ai quesiti posti dal documento in esame, osserviamo che:

- **Il quesito 1 – Con riferimento al progetto ed alle Ipotesi di Tracciato presentate si richiede di:**

Ripresentare il documento di analisi del traffico e della domanda di trasporto alternativi ipotizzati sui differenti orizzonti temporali ecc;

Riteniamo condivisibili ed accettabili le ipotesi delle configurazioni infrastrutturali di cui alla Tavola 1 dell'Allegato L344 01 R 16 SD SA010X 002°; condivisione, per altro, già espressa nel succitato documento "Parere relativo allo studio di impatto ambientale";

L'analisi puntuale sulle priorità dell'opera, dettate dallo studio diportistico, e l'esecuzione per fasi funzionali verrà sviluppata in altra parte del presente documento.

- **Al Quesito 5 – Opere d'arte previste nel tracciato – Viadotti:**

La risposta al quesito posto non prende in considerazione la nostra osservazione nel documento "Parere relativo allo studio di impatto ambientale" nello specifico al punto 6/a della tabella "Interferenze" parte integrante del documento stesso; l'osservazione rileva la necessità assoluta della costruzione di un nuovo cavalcaferrovia della S.S. 14 – alla prog. Km 3 + 493 della linea AV/AC- in sostituzione dell'esistente e non la modifica dello stesso.

La proposta indicata in progetto, che prevede la modifica del cavalcaferrovia in sito, significherebbe chiudere la SS 14 e trasferire tutto il suo traffico, nonché quello dei cantieri dell'AV/AC, attraverso l'abitato di Begliano.

Tale soluzione comporterebbe la paralisi cittadina nonché un insostenibile impatto ambientale in termini di pericolo oggettivo per i residenti, inquinamento da rumore ed inquinamento dell'aria.

- **Al Quesito 6 – Studio della cantierizzazione con i dati relativi ai volumi di traffico dei mezzi per la realizzazione dell'opera sia sulla viabilità dedicata che su quella interferita:**

Le risposte ai quesiti posti, sia al punto a) che al punto b), non prendono minimamente in considerazione i nostri rilievi contenuti nel documento "Parere relativo allo studio di impatto ambientale" tabella B – Interferenze Viabilità Cantierizzazione – parte integrante dello stesso.

Nel documento sono indicate puntualmente le modifiche da apportare alla viabilità per adeguarla alle nuove necessità di accesso al cantiere di Stoccaggio AS01 – F2, a quello d'Armamento – CA01 – F2 ed all'area Tecnica AT02 – Fe (nuovi raccordi con la SS n° 14, riapertura passaggio a livello ex stazione di Pieris, viabilità alternativa a Begliano).

- **Quesito 7 – Approfondire l'analisi della fase di cantiere verificando l'eventuale necessità di adeguamento della viabilità locale per effetto del traffico previsto da e per il cantiere eventualmente prevedendo l'edificazione di opere provvisorie o interventi catalogabili tra le opere di compensazione.**

Le risposte date al quesito non prendono in esame le osservazioni, le richieste e le proposte avanzate dal nostro "Parere relativo allo studio di impatto ambientale" di cui alla delibera Consigliare n° 2 del 10 marzo 2011 inviato alla Regione Friuli Venezia Giulia in data 11 marzo 2011, più volte richiamato.

Nello specifico non viene analizzata la richiesta di un nuovo cavalcaferrovia sulla SS n° 14 di cui al quesito 5, confermando come da progetto la modifica del cavalcaferrovia esistente

in sito e mancano tutte le analisi ed approfondimenti che tale scelta progettuale creerebbe sulla viabilità interna dell'abitato di Begliano, in termini di vibrazioni indotte ai fabbricati, di rumore e di inquinamento atmosferico, per tutta la durata dei lavori.

Come rilevato al quesito 6, non vengono minimamente analizzate le problematiche e gli effetti indotti sul traffico locale, derivanti dalla localizzazione di progetto del cantiere di Stoccaggio AS01 – F2, dal cantiere d'Armamento – CA01 – F2 ed l'Area Tecnica AT02 – Fe.

Intendiamo ribadire, quale condizione irrinunciabile per l'accettazione della localizzazione della linea ferroviaria AV/AC Venezia – Trieste, l'adeguamento puntuale del progetto secondo quanto indicato ai punti b) – c) - d) e dell'allegato 2 del documento "Parere relativo allo Studio di Impatto Ambientale":

Punto b) Opere di mitigazione ambientale (in area urbana: formazione di una fascia boscata di mascheramento barriere fonoassorbenti, in aree extraurbane: costruzione di terrapieno di mitigazione visiva, demolizione cavalcavia al prog. Km 45 + 745,35 della tratta Portogruaro-Ronchi).

Manca lo studio del rumore derivante dalla saturazione del traffico ferroviario sulla linea storica, nel periodo periodo tra la fase 1 (modifica di Bivio San Polo anno 2018) e la fase 2 (costruzione linea AV/AC tratto Cervignano – Aurisina anno 2027) Chiediamo che in tale periodo siano eseguiti i rilievi del rumore indotto e se del caso siano costruite le barriere fonoassorbenti nei tratti abitati, in particolare nel tratto dalla prog. km 1+500 alla prog. Km 3+500, negli abitati di Pieris e Begliano.

Punto c) Studio delle vibrazioni indotte ai fabbricati (studio delle vibrazioni indotte ai fabbricati su piste e strade di accesso ai cantieri).

Punto d) Analisi della localizzazione dell'opera (analisi dell'impatto sulle popolazioni, accettazione della delibera su "Comunicazione delle interferenze non segnalate" allegato 2).

Allegato 2: Verifica di cui al comma 2 dell'art. 170 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. e Segnalazioni delle interferenze (Osservazioni generali: considerare interferenti le abitazioni entro la fascia di 30 m, dare la possibilità di scelta della demolizione della casa ai cittadini, mantenere in sede locale l'Autorità Espropriante, stabilire che sono a carico del costruttore gli oneri per l'adeguamento del P.R.G.C. adozione e modifica del progetto secondo quanto indicato dalle tabelle A, B,C).

Analisi del traffico, domanda di trasporto e priorità degli interventi:

Dalla risposta posta al quesito 1, si evince che lo scenario della configurazione infrastrutturale prevede il collegamento tra Bivio D'Aurisina e Trieste nell'anno 2035.

La fase funzionale 6 indicata nella tabella "Analisi Trasportistica – Scenari di Sviluppo – Fasi funzionali – Origine – Destinazione Traffico Merci" allegata al progetto, prevede un incremento della capacità di trasporto ferroviario merci, da e per il porto di Trieste, da 800.000 TEU (fase funzionale 1 - adeguamento dello scalo di Campo Marzio e del Bivio San Polo) a 2.400.000 TEU (fase funzionale 6 - quadruplicamento della linea Bivio D'Aurisina – Trieste).

Lo sviluppo futuro previsto per il porto di Trieste, confermato dal sito dell'Autorità Portuale, prevede il raddoppio del Molo VII, terminale dedicato ai contenitori, (attuabile in due fasi) e quindi la capacità di movimentazione merci del molo, sarà raddoppiata dagli attuali 450.000 TEU fino ad 1

I dati di cui sopra evidenziano in modo inconfutabile che il progetto in esame, che prevede il collegamento tra il Bivio D'Aurisina e Trieste, con la costruzione del raccordo ferroviario AV/AC in galleria sul Carso Triestino, non trova nessuna giustificazione né logica né tecnica, sia dal punto di vista del trasporto merci sia punto di vista del trasporto passeggeri.

Il trasporto merci, con la massima capacità futura di movimentazione del porto di Trieste di 800.000/1.000.000 di TEU sarà garantita con i lavori di adeguamento dello scalo di Campo Marzio, dei tratti Bivio San Polo e Bivi di Mestre, lavori previsti nella fase funzionale 1, configurazione infrastrutturale al 2021, mentre il raccordo della linea storica con la linea AV/AC è prevista nella fase funzionale 2, configurazione infrastrutturale al 2027.

Il progetto in esame non prevede il collegamento diretto della linea AV/AC alla stazione Trieste Centrale, ma prevede invece che il tratto ferroviario Bivio D'Aurisina - Trieste si raccordi con l'anello ferroviario di "Cintura". La stazione di Trieste Centrale potrà in futuro essere collegata alla stazione di Ronchi Aeroporto, ultima fermata in territorio italiano della rete ferroviaria ad alta velocità, mediante treni navetta dedicati. (metropolitana leggera).

Rileviamo inoltre che il progetto in esame non prevede nessun collegamento tra il porto di Monfalcone e la rete ferroviaria AV/AC, che, se da un punto di vista di impatto ambientale è ottimo, (non viene costruito nulla) non lo è altrettanto dal punto di vista dello sviluppo commerciale ed occupazionale del porto stesso.

Riteniamo che, in un'ottica di previsione futura d'incremento dei traffici marittimi verso l'alto Adriatico, sia più logico aumentare la capacità di movimentazione merci del porto di Monfalcone, prevedendo quindi il raccordo del porto con la rete ferroviaria AV/AC nella zona del casello autostradale del Lisert, riducendo, in tal modo, di circa 13 km il tratto in galleria sul Carso triestino.

Premesso che riteniamo necessaria la costruzione della linea AV/AC per lo sviluppo futuro del Paese, ma in considerazione dell'analisi trasportistica, mancato accoglimento delle nostre precedenti osservazioni e delle osservazioni contenute nel presente documento, **il nostro giudizio attuale sulla localizzazione della linea AV/AC Venezia - Trieste tratto Ronchi dei Legionari - Trieste e sulla relativa valutazione di impatto ambientale è da ritenersi negativo.**



COMUNE DI SAN CANZIAN D'ISONZO

Provincia di Gorizia

C.F.81001530310 - P.I.V.A.00123510315

Sito web <http://www.comune.sancanziandisonzo.go.it/>

PROGETTO PRELIMINARE LINEA AV/AC – Venezia – Trieste

(tratta Ronchi – Trieste)

Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale – VIA

PARERE RELATIVO ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Premesso che la Legge 01.08.02002, n. 166 “Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti” prevede che gli interventi elencati nel programma nazionale delle infrastrutture pubbliche private e degli insediamenti produttivi strategici di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del paese siano compresi in un'intesa generale QUADRO tra governo e singola Regione, al fine di garantire il congiunto coordinamento della realizzazione delle opere;

Visto che il 20. 09. 2002 è stata sottoscritta tale intesa generale QUADRO tra il Presidente del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Ambiente e del Territorio e il Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia che, fra le diverse macro-tipologie, ha individuato nell'ambito dei Corridoi ferroviari la “nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia - Trieste - Tratta Ronchi- Trieste” opera per la quale la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha già predisposto il Progetto Preliminare denominato “Soluzione M” e trasmessoci in data 12 maggio 2003;

Considerato che in merito al suddetto Progetto “Soluzione M” L'Amministrazione Comunale di San Canzian d'Isonzo:

- Con delibera Consigliare 29 del 13 giugno 2003 ha espresso le proprie osservazioni sullo studio di impatto ambientale formulando le osservazioni contenute nella documentazione prodotta dall'Istituto di Ricerche Ambienteitalia S.p.A. a firma del dott. Mario Zambrini.
- Con delibera Consigliare n. 80 del 25 novembre 2003 ha espresso parere negativo e contrario sulla localizzazione dell'opera.
- Con delibera Consigliare n. 62 del 22 giugno 2004 ha espresso parere negativo sullo studio di impatto ambientale formulando le osservazioni contenute nella documentazione prodotta dall'Istituto di Ricerche Ambienteitalia S.p.A. a firma del dott. Mario Zambrini.
- Con delibera Consigliare n. 10 del 12 febbraio 2008 ha approvato il protocollo siglato in data 26 aprile 2007 relativo al “Protocollo integrativo del Protocollo firmato dalla Regione FVG e comuni di città mandamento in data 9 settembre 2004 ed avente per oggetto la localizzazione delle opere della ferrovia AV/AC tratta Isonzo ÷ Ronchi Sud ÷ Trieste, nonché opere complementari da eseguirsi a cura di RFI per migliorare l'assetto territoriale e urbano dell'area in questione”.

Tutto ciò premesso, l'Amministrazione Comunale di San Canzian d'Isonzo ritiene che il nuovo Progetto Preliminare Tratta Ronchi ÷ Trieste della Nuova Linea AV/AC Venezia ÷ Trieste, inviato da Italferr S.p.A. al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al Ministero per i beni e attività culturali, alla Regione Friuli Venezia Giulia e alle Soprintendenze in data 17 dicembre 2010, sia il naturale sviluppo ed aggiornamento del progetto “Soluzione M” di cui alla premessa e quindi a tale scopo ritiene di esporre le proprie osservazioni in merito al tracciato ricadente sia sul proprio territorio comunale nonché quello ricadente in territorio carsico.

Allegato alla deliberazione

Consigliare n. 2 del 10/3/2011



COMUNE DI SAN CANZIAN D'ISONZO

Provincia di Gorizia

C.F.81001530310 - P.I.V.A.00123510315

Sito web <http://www.comune.sancanziandisonzo.go.it/>

Intende quindi:

- a) Stilare un bilancio ambientale confrontando le osservazioni, fatte da codesta Amministrazione, allegata alla delibera Consigliare n. 62 del 22 giugno 2004 (Documentazione prodotta dall'Istituto di Ricerche Ambienteitalia S.p.A. a firma del dott. Mario Zambrini - l'Allegato n.1) ed il progetto oggetto della presente Valutazione di Impatto Ambientale.
- b) Proporre opere di mitigazione ambientale.
- c) Richiamare lo studio delle vibrazioni indotte ai fabbricati.
- d) Analizzare la localizzazione dell'opera.
- e) Stilare una valutazione sull'analisi trasportistica.
- f) Conclusioni.

a) "Bilancio ambientale"

Confronto con le proposte fatte dallo Studio dell'Istituto di Ricerche Ambienteitalia S.p.A. nella relazione finale denominata "Ipotesi alternativa A", allegata alle delibere Consigliare n. 29 del 13 giugno 2003 e n. 62 del 22 giugno 2004 citate in premessa.

Ipotesi alternativa A) – Proposte dello Studio dell'Istituto di Ricerche Ambienteitalia S.p.A. (Allegato n.1 - facente parte integrante del presente documento)

- 1) "By-pass di Udine" denominato Goccia:
 - a. Sopraelevare la linea storica Trieste - Udine in località Bivio San Polo eliminando l'incrocio con la linea AV/AC in progetto.
 - b. Soppressione del By-pass per Udine denominato Goccia.
- 2) Attraversamento dei laghetti delle Mucille:
 - a. Attraversare le colline monfalconesi in galleria rettilinea quasi parallela alla linea esistente.
 - b. Uscita della galleria nuova linea AV/AC su un viadotto a scavalco dell'autostrada A4, parallelo a quello esistente in località Lisert (i cosiddetti "Archi").
 - c. Attraversamento del Carso in direzione Trieste in galleria senza scavalchi verso il monte "Hermada".
- 3) Nuova galleria "Arupacupa" e attraversamento valle di Jamiano:
 - a. Eliminare la galleria "Arupacupa".
 - b. Eliminare l'attraversamento della valle di Jamiano.
- 4) Parametri tecnici per la nuova linea AV/AC
 - a. Progettare la tratta Ronchi - Trieste per una velocità di 200 km/ora.
 - b. Ridurre i raggi di curvatura a m 1.500,00.
 - c. Pendenza limite 12,5 ‰.



COMUNE DI SAN CANZIAN D'ISONZO

Provincia di Gorizia

C.F.81001530310 - P.I.V.A.00123510315

Sito web <http://www.comune.sancanziandisonzo.go.it/>

Soluzioni progettuali Progetto Preliminare linea AV/AC in esame, con riferimento alle proposte di cui l'Ipotesi alternativa A)

- 1) La prima fase del progetto prevede:
 - a. La modifica di Bivio San Polo con sopraelevazione della linea storica Trieste – Udine;
 - b. L'eliminazione del By-pass per Udine denominato "Goccia".
- 2) La seconda fase del progetto prevede:
 - a. Il percorso della linea AV/AC da Bivio San Polo in galleria parallela alla linea esistente;
 - b. L'uscita della galleria di attraversamento delle colline monfalconesi presso il casello autostradale del Lisert con formazione di un cavalcavia di sovrappasso dell'autostrada dopo il lago di Pietrarossa senza intersecare i laghetti delle Mucille;
 - c. Viene proposta la galleria "Cima Pietrarossa" e dalla località Sablici verso il monte "Hermada".
- 3) La seconda fase del progetto prevede:
 - a. Spostamento del tracciato e formazione della galleria sotto alla "Cima Pietrarossa";
 - b. Passaggio della nuova linea AV/AC in località Sablici non nella valle di Jamiano.
- 4) Parametri tecnici per la nuova linea AV/AC - Il progetto preliminare prevede:
 - a. Riduzione della velocità max di progettazione a 220 km/h;
 - b. Nel tratto Bivio San Polo ÷ Aurisina velocità max 200 km/h;
 - c. Raggio min. curve m 1.250,00.

Conclusioni su bilancio ambientale

Sono da considerare anche le seguenti modifiche progettuali:

- Soppressione del By-pass per Udine km 13,300;
- Soppressione del collegamento ferroviario tra le stazioni di Ronchi Nord – Ronchi Sud;
- Soppressione dell'interconnessione del Lisert – Collegamento linea AV/AC – porto di Monfalcone - di km 4,800 di cui km 1,600 in galleria, la cui analisi è rimandata al successivo punto e) "Analisi trasportistica";
- Riduzione del percorso in galleria da km 31,54 a km 24,90;
- Rinuncia dello scavo del cunicolo esplorativo in zona carsica km 31,54;
- Salvaguardia delle grotte importanti nel tratto carsico;
- Salvaguardia delle sorgenti idriche e dei fiumi sotterranei;



COMUNE DI SAN CANZIAN D'ISONZO

Provincia di Gorizia

C.F.81001530310 - P.I.V.A.00123510315

Sito web <http://www.comune.sancanziandisonzo.go.it/>

- Salvaguardia delle zone umide dei laghetti delle Mucille e della Riserva dei Laghi di Doberdò e Pietrarossa;
- Salvaguardia della area di pregio ambientale della Val Rosandra non prevedendo come prossimo sviluppo tale ipotesi di attraversamento.

Da quanto sopra emerso sia dal confronto tra le proposte di cui l'Ipotesi alternativa A) – punti 1) ÷ 4) che dall'esame delle modifiche progettuali sopra elencate, tutto ciò premesso, rispetto alle varie alternative presentate in precedenza, **il bilancio ambientale è da considerarsi a favore di quest'ultimo Progetto in esame.**

Si propone inoltre la modifica del tracciato della linea AV/AC presso l'abitato di Sablici, in modo tale da avere un'unica galleria senza interferire con le abitazioni della frazione del comune di Doberdò del Lago.

b) Opere di mitigazione ambientale

Chiediamo che, per un minimo di mitigazione ambientale-urbana, venga prevista, in ambito residenziale, la formazione di una fascia boscata di mascheramento delle barriere antirumore e che tale opera di ambientalizzazione sia delimitata da un lato dalla recinzione ferroviaria e dall'altro dal limite dei 30 m, ex art. 49 del D.P.R. 753/8, aumentando di conseguenza la fascia ed il limite di esproprio. Tali aree boscate saranno cedute all'Amministrazione Comunale per le successive opere di mantenimento e manutenzione.

Chiediamo inoltre che, nelle zone extraurbane laddove non siano previste barriere fonoassorbenti, sia eseguito un terrapieno di mitigazione visiva da ambo i lati della linea ferroviaria. Tale terrapieno, di opportuna altezza, potrà essere costruito nella fascia delimitata da un lato dalla recinzione ferroviaria e dall'altro dal limite dei 30 m, ex art. 49 del D.P.R. 753/8, aumentando di conseguenza la fascia ed il limite di esproprio.

Relativamente al progetto della linea AV/AC Venezia – Trieste (tratta Portogruaro – Ronchi) rileviamo al km 45 + 743,35 il cavalcaferrovia della S.P. n. 1 Fogliano + Pieris non è segnalato come interferente, né sull'“Elenco delle Interferenze”, né sulla Tavola n. L346 00 R 11 P5 SI0100 013 A; risulta invece segnalato come “Cavalcaferrovia da dismettere” sulla Tavola n. L346 00 R 13 L5 IF0001 011 A.

Riteniamo che il cavalcaferrovia sia da demolire in quanto non più facente funzione ed anche per un logico ripristino ambientale.

Riteniamo necessario che durante i lavori di demolizione della struttura debba essere costruita una viabilità alternativa di by-pass alla provinciale per consentire il normale flusso del traffico locale da e per Fogliano.

A demolizione eseguita la viabilità della S.P. n. 1 sarà ripristinata secondo indicazioni dell'Amministrazione Provinciale.

Riteniamo inoltre necessario che l'opera di riordino ambientale comprenda pure il sedime della Linea Storica da dismettere, (sistemazione a prato, fascia alberata, pista carrabile ecc.).

Tali aree così sistemate andranno cedute all'Amministrazione Comunale senza alcun aggravio per l'Amministrazione stessa.



COMUNE DI SAN CANZIAN D'ISONZO

Provincia di Gorizia

C.F.81001530310 - P.I.V.A.00123510315

Sito web <http://www.comune.sancanziandisonzo.go.it/>

Sia valuti la possibilità di mantenere in essere solamente un ponte ferroviario di attraversamento del fiume Isonzo, dei due esistenti sulla Linea Storica e che lo stesso, eventualmente, sia sistemato a pista carrabile e ceduto all'Amministrazione Comunale senza aggravio alcuno.

Crediamo che la ricostruzione del nuovo parcheggio a servizio del cimitero di Pieris così come indicato nelle tavole di progetto non rivesta i necessari requisiti di sicurezza in quanto l'accesso a detto parcheggio è promiscuo con la pista di cantiere con conseguente interferenza tra gli utenti. Inoltre riteniamo pericoloso, al fine della circolazione stradale, un passaggio pedonale nelle immediate vicinanze del progettato sottopasso di Via Aquileia.

Per quanto sopra chiediamo che la localizzazione del nuovo parcheggio si individui nell'area adiacente il cimitero lato abitato di Turriaco.

c) Studio delle vibrazioni indotte ai fabbricati

Chiediamo che lo studio delle vibrazioni indotte ai fabbricati sia esteso anche alle piste di cantiere ed alla viabilità di accesso alle aree di stoccaggio, alle aree tecniche ed al cantiere di armamento.

Chiediamo venga stilata una classificazione delle abitazioni coinvolte. Sia eseguito un controllo dello stato di fatto dei fabbricati e un monitoraggio durante i lavori per individuare eventuali inconvenienti (fessurazioni, cedimenti strutturali ecc.).

Resta inteso che tutte le opere di risanamento, manutenzione e/o riparazione dovute a danni di vibrazioni indotte dalla circolazione straordinaria dei mezzi operativi, qualora riscontrati e certificati, saranno a carico del soggetto aggiudicatore.

d) Analisi della localizzazione dell'opera

Considerato che qualsiasi progetto di localizzazione di un'opera ha sul territorio un impatto ambientale in quanto va comunque a modificare i parametri territoriali, ambientali e di vita di ciascun individuo e della comunità interessata dall'opera stessa.

Riteniamo sia riconosciuto come sedime dell'infrastruttura (intesa come corridoio ferroviario) non quello limitativo e delimitato dalla recinzione in progetto, ma quello necessario alla realizzazione di tutte le opere di mitigazione ambientale previste o da prevedere in sede di progetto definitivo, così come richieste al precedente punto b).

Nella valutazione dell'impatto indotto dalla localizzazione della linea ferroviaria AV/AC Venezia - Trieste - tratta Ronchi - Trieste ed in particolare al tratto interessante il territorio comunale di San Canzian d'Isonzo, riteniamo doveroso richiamare l'attenzione sulla necessità che non vengano esaminati solamente gli aspetti di impatto visivo e/o di salvaguardia di determinate aree o porzioni di territorio, ma sia molto più importante analizzare l'impatto che tale opera avrà nei confronti della vita dei singoli cittadini e della comunità sia nelle fasi costruttive che di quelle d'esercizio.

A tale proposito riteniamo indispensabile che sia data risposta positiva alle note, alle richieste ed alle soluzioni proposte negli allegati alla Delibera di Giunta Comunale n. 16 del 16 febbraio 2011, relativa alla "Comunicazione delle interferenze non segnalate" di cui l'Allegato n. 2, facente parte integrante del presente documento

e) Analisi trasportistica

Consideriamo corretta la proposta di esecuzione dell'infrastruttura per singole fasi di sviluppo progettuale in relazione alle mutate richieste ed analisi trasportistiche. Riteniamo sia corretto



COMUNE DI SAN CANZIAN D'ISONZO

Provincia di Gorizia

C.F.81001530310 - P.I.V.A.00123510315

Sito web <http://www.comune.sancanziandisonzo.go.it/>

esaminare dal punto di vista di impatto ambientale l'opera nell'interesse dello sviluppo ipotizzato, benché in questa sede vengano esaminati solamente i tratti di interesse immediato e ricadenti sul nostro territorio comunale. Riteniamo inoltre sia corretto eseguire l'analisi costi/benefici, sia sull'intera opera che per ogni singola fase esecutiva in quanto ciò permette di valutare eventuali mutamenti logistici, strategici e/o economici, quindi calibrare puntualmente gli stanziamenti stabilendo, priorità e congruità degli interventi.

Tutto ciò premesso l'Amministrazione Comunale analizzando la "Simulazione e Valutazione degli Scenari di Potenziamiento", allegata alla Relazione vuole rilevare:

- a. La Fase Funzionale 0 degli Scenari di Sviluppo ipotizzati, con la ristrutturazione dello scalo di Campo Marzio consente di aumentare la capacità attuale del porto di Trieste da 240.000 TEU a 800.000 TEU
- b. La Fase Funzionale 6 degli Scenari di Sviluppo ipotizzati con il quadruplicamento della tratta Aurisina – Trieste consente di elevare la capacità di smistamento del porto di Trieste dai previsti 800.000 TEU (Fase Funzionale 0) a 2.450.000 TEU
- c. Dall'esame della documentazione si rileva che contrariamente a quanto previsto dal primo progetto ("Soluzione M" anno 2003), nel presente progetto sia prevista la soppressione dell'interconnessione del Lisert. – Collegamento del Porto di Monfalcone alla Linea AV/AC.

Per quanto sopra riteniamo la soppressione dell'interconnessione del Lisert dal punto di vista di bilancio ambientale un dato positivo; lo è molto meno dal punto di vista dello sviluppo delle infrastrutture portuali del Monfalconese, considerando anche le previsioni del solo incremento del porto di Trieste.

f) Conclusioni

Premesso quanto osservato al punto a) - Bilancio Ambientale – si ritiene necessaria l'accettazione delle richieste ed osservazioni esplicitate ai punti b) - c) - d) - e) e dell'Allegato n. 2. al fine di contenere l'impatto ambientale che l'opera avrà sul territorio.

Allegati facenti parte integrante del presente documento:

- Allegato n. 1) - Osservazioni allo studio di Impatto Ambientale della nuova linea AV/AC Venezia – Trieste (Tratta Ronchi dei Legionari – Trieste) – Ipotesi alternativa A.
- Allegato n. 2) - Delibera di Giunta Comunale n. 16 del 16 febbraio 2011.

Ipotesi alternativa A

Al progetto preliminare AV/AC della nuova tratta ferroviaria "Ronchi - Trieste"

Motivi di opposizione al progetto RFI:

1) "By-pass Udine"

La realizzazione del raccordo Fogliano-Aeroporto è strettamente legata al progetto di nuova linea AV/AC perché questa incrocerebbe la linea storica Trieste-Gorizia-Udine e per consentire un collegamento diretto Gorizia-Aeroporto dov'è prevista la realizzazione della nuova Stazione di Ronchi dei Legionari. Anche se non fa parte dello studio di impatto oggetto della procedura di approvazione in corso, lo condiziona pesantemente, specie nell'attraversamento dei centri abitati di S. Canzian d'Isonzo e Ronchi dei Legionari. La maggior parte delle abitazioni da abbattere derivano proprio dall'inserimento di questi due ulteriori nuovi binari, gli scavalchi complessivi fra le diverse linee ferroviarie triplicano, l'impatto ambientale e paesaggistico della cosiddetta "goccia" sono ingenti così come le dimensioni della stazione di Ronchi Aeroporto.

2) Attraversamento laghetti delle Mucille

L'impatto paesistico sarebbe devastante per l'intera conca, l'impatto ambientale non è approfondito (la prima grotta intercettata è una delle più note in zona per la presenza del proteo - specie tutelata...) e l'impatto sociale insostenibile: la frazione di Seiz verrebbe spezzata in due, con corollario di cavalca-ferrovia e rampe di accesso che comporterebbero un'ulteriore danno anche dal punto di vista ambientale e paesaggistico.

3) Nuova galleria "Arupacupa" e attraversamento valle di Jamiano

I lavori che interessano le gallerie previste nei territori comunali di Monfalcone, Ronchi dei Legionari e Doberdò graveranno pesantemente soprattutto sui residenti delle frazioni di S. Polo, Zochet, Seiz e Jamiano. La vallata di Jamiano, che è un bacino idrico formidabile, da cui attinge l'acquedotto principale dei Comuni sloveni carici, verrebbe devastata sia dalle opere previste che dai cantieri necessari alla costruzione.

4) Parametri tecnici per la nuova linea AV/AC

La nuova linea serve essenzialmente per incrementare il traffico merci, ma è predisposta con i criteri dell'Alta velocità per migliorare i collegamenti passeggeri con Venezia: la velocità media con cui è progettata la tratta deve consentire i 250 km/h, il che comporta rigidi vincoli per i raggi di curvatura. Ma essendo predisposta soprattutto per permettere il transito delle merci, magari attraverso il sistema dell'autostrada viaggiante, le pendenze massime dovranno essere del 12,5/000.

Tutti i treni passeggeri si fermeranno in stazione a Ronchi-Aeroporto. Quindi saranno in frenata o in partenza nel punto "cruciale" del cosiddetto "Bivio S. Polo", da cui la linea prosegue con la rigidità dei parametri tecnici adottati dai progettisti, che comporta l'attraversamento delle Mucille, la galleria fra il lago di Doberdò e quello di Pietrarossa - con l'attraversamento della Riserva Regionale omonima - l'attraversamento della valle di Jamiano, per curvare in direzione Trieste.

Ipotesi alternativa:

Il punto di partenza è definire una soluzione per la nuova linea Ronchi-Trieste in grado di garantire il transito merci, ma rispondente ai criteri europei per linee ad AV tenendo conto che la nuova tratta ha origine e destinazione in due stazioni distanti appena 30 km.

Anche grazie ai sopralluoghi effettuati sul campo si ritiene possibile identificare soluzioni alternative al tracciato del progetto preliminare di RFI che consentono il superamento dei punti 1-2-3 che rappresentano i principali motivi di opposizione al progetto espressi a scala locale, consentendo la corrispondenza del progetto ai criteri di realizzazione ed esercizio di una nuova tratta AV/AC, ma con parametri meno rigidi per la nuova linea, che però rientrano nelle indicazioni UE per le nuove tratte ferroviarie del sistema di reti transeuropee e comportano minori costi e minori impatti sia dal punto di vista ambientale che da quello sociale.

L'ipotesi alternativa A), ad esempio, consentirebbe alla nuova linea di non incrociare la linea storica Trieste-Udine passandoci sotto in località Bivio S. Polo (anche prevedendo una possibile sopraelevazione della linea storica, comunque meno costosa rispetto alla realizzazione della "goccia" o by-pass Udine) con una curva di raggio pari a 1500 m (più che sufficiente per velocità di 200 km/h) ed un attraversamento in galleria rettilinea delle colline monfalconesi, quasi parallela alla linea esistente, con uscita in corrispondenza dell'ipotesi del progetto preliminare RFI di raccordo del Porto di Monfalcone con la nuova linea AV/AC, la realizzazione di un nuovo viadotto parallelo a quello della linea esistente in località Lisert (i cosiddetti "Archi" che scavalcano l'autostrada) e raggiungimento del tracciato ipotizzato per l'attraversamento del Carso verso Trieste senza gli scavalchi previsti dal progetto preliminare necessari ad inserire il raccordo con la linea principale nella galleria "Ernuada".

L'intera ipotesi alternativa A

- corrisponde ai criteri progettuali per le nuove linee ferroviarie sia merci, che passeggeri, che miste;
- consente di ridurre drasticamente le necessità di scavalchi e viadotti, favorendo piuttosto il contenimento dell'impatto non solo visivo, ma anche acustico degli stessi;
- consente una semplificazione complessiva del progetto in questa tratta;
- riduce drasticamente la necessità di espropri ed abbattimento di case nei centri urbani attraversati;
- consente un notevole risparmio di territorio agricolo, urbano e naturale;
- evita l'attraversamento di aree particolarmente sensibili e tutelate quali le Mucille e la Riserva dei Laghi di Doberdò e Pietrarossa;
- evita l'attraversamento della valle di Jamiano;
- riduce drasticamente i costi e i tempi di realizzazione del progetto RFI, specie se considerato comprensivo di by-pass Udine e collegamento con Monfalcone-porto resi superflui.



COMUNE DI SAN CANZIAN D'ISONZO

Verbale di deliberazione della Giunta comunale

SEDUTA del 16/02/2011

OGGETTO: Approvazione delle verifiche di cui al comma 2 dell'art. 170 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. E segnalazione delle interferenze relative alla Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste. Progetto preliminare della tratta Ronchi-Trieste.

L'anno duemilaundici il giorno sedici del mese di febbraio alle ore 18.15, nella sede comunale, a seguito di regolare convocazione, si è riunita la Giunta Comunale.

Sono intervenuti:

Nome dell'Assessore	Carica	Presente	
Caruso Silvia	Sindaco	Si	
Benes Cristina	Assessore	Si	
Deffendi Italo	Assessore	Si	
Dreos Luciano	Assessore	Si	
Gratton Diego	Assessore	Si	

Il sottoscritto responsabile del servizio interessato, per quanto concerne la Regolarità Tecnica ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. N° 267 18.8.2000 esprime parere **FAVOREVOLE**

Eto Franz Federico

Delibera immediatamente eseguibile
Art. 1, comma 19, L.R. n.21/2003

Assiste il Segretario comunale Sig. **Maria Grazia De Rosa**

Constatato il numero legale degli intervenuti, il Sig. **Silvia Caruso** nella sua qualità di **Sindaco** assume la presidenza invitando la Giunta Comunale ad adottare la seguente deliberazione:

=====

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO

VISTO il progetto della nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste tratta Ronchi-Trieste redatto da Italferr S.p.a. - Gruppo Ferrovie dello Stato e inviato al Comune di San Canzian d'Isonzo in data 16/12/2010;

TENUTO CONTO che lo stesso rientra nell'elenco delle opere e degli 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 2007-2013 aggiornamento 2009;

CONSIDERATO 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 art. 165 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.;

VISTO l'art. 170 del D.Lgs. 163/2006 che prevede che il progetto preliminare sia rimesso, a cura del soggetto aggiudicatore, agli enti gestori delle interferenze già note o prevedibili.

TENUTO CONTO che gli enti gestori hanno l'obbligo di verificare e segnalare al soggetto aggiudicatore la sussistenza di interferenze non rilevate con il sedime della infrastruttura o insediamento produttivo, di collaborare con il soggetto aggiudicatore per lo sviluppo del progetto delle opere pertinenti le interferenze rilevate e di dare corso, a spese del soggetto aggiudicatore, alle attività progettuali di propria competenza;

PRESO ATTO della comunicazione di Italferr S.p.a - Gruppo Ferrovie dello Stato d.d. 16/12/2010 (ns. prot. n. 24277 dd. 21/12/2010);

CONSIDERATO che è stato redatto un documento di verifica e segnalazione delle interferenze;

FATTO PRESENTE CHE non necessita acquisire il parere di regolarità contabile e finanziaria;

VISTO il parere favorevole reso ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. n. 267/2000 e s.m.i.;

PROPONE

- 1) DI APPROVARE le verifiche di cui comma 2 dell'art. 170 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. e segnalazione delle interferenze relative alla Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste Progetto Preliminare della tratta Ronchi-Trieste;
- 2) DI AUTORIZZARE il Sindaco a segnalare le interferenze rilevate ai sensi del comma 2 dell'art. 170 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. al soggetto aggiudicatore;
- 3) DI INCARICARE i soggetti competenti ad ogni adempimento in

ordine al presente atto.

LA GIUNTA COMUNALE

VISTA la proposta del Responsabile del Servizio;

Con voti: 4 favorevoli, 0 contrari e 1 astenuti (Gratton)

DELIBERA

- 1) DI APPROVARE le verifiche di cui comma 2 dell'art. 170 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. e segnalazione delle interferenze relative alla Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste Progetto Preliminare della tratta Ronchi-Trieste;
- 2) DI AUTORIZZARE il Sindaco a segnalare le interferenze rilevate ai sensi del comma 2 dell'art. 170 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. al soggetto aggiudicatore;
- 3) DI INCARICARE i soggetti competenti ad ogni adempimento in ordine al presente atto.

ALLEGATI:

Verifiche di cui comma 2 dell'art. 170 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. e segnalazione delle interferenze;

IL PRESIDENTE

f.to Silvia Caruso

IL SEGRETARIO GENERALE DEL COMUNE

f.to Maria Grazia De Rosa

CERTIFICATO DI ESEGUITA PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto, certifica che copia della presente deliberazione viene pubblicata, mediante affissione, all'albo pretorio del Comune per quindici giorni consecutivi dal **21/02/2011** al **08/03/2011** a sensi e per gli effetti dell'art. 1, comma 15, della Legge Regionale 11.12.2003, n. 21.

L'IMPIEGATO ADDETTO

f.to Paola Margarit

San Canzian D'Isonzo, 21/02/2011

Copia conforme all'originale agli atti che si compone di n° _____ fogli.

Il Funzionario Incaricato

addi _____



COMUNE DI SAN CANZIAN D'ISONZO

Provincia di Gorizia

C.F.81001530310 - P.I.V.A.00123510315

Sito web <http://www.comune.sancanziandisonzo.go.it/>

PROGETTO PRELIMINARE TAV – Tratto ÷ Trieste

Verifica di cui al comma 2 dell'art.170 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. e segnalazioni delle interferenze.

OSSERVAZIONI GENERALI

L'Amministrazione Comunale di San Canzian d'Isonzo intende indicare quali interferenze con la linea AV/AC tratto Ronchi ÷ Trieste in progetto solamente le opere di competenza ed in particolare strade, parcheggi, parchi pubblici, abitazioni.

A tale proposito ha individuato nelle tabelle allegate, le opere interferenti, sia insistenti sul sedime ferroviario, che ricadenti nell'area di rispetto di sicurezza e quelle interferenti con i cantieri e/o le piste relative. Tali interferenze sono state suddivise in:

- a. opere viabilistiche interferenti con il sedime ferroviario nella tabella A
- b. opere viabilistiche interferenti con le arce di deposito, di armamento e tecniche nella tabella B
- c. Abitazioni interferenti con l'area del sedime ferroviario (limite del quale è determinato dalla recinzione in progetto) e quelle ricadenti nella fascia di sicurezza ex art. 49 del D.P.R. 753/8 nella tabella C

Tabella A: - Sono state indicate le opere stradali interferenti che per effetto della costruzione della linea ferroviaria AV/AC subiranno chiusure e/o limitazioni, indicandone la criticità ed evidenziando le opere minime di compensazione.

Tabella B: - In particolare per la cantierizzazione sono state individuate le criticità che insorgeranno sulla viabilità comunale, considerato che tali cantierizzazioni comporteranno un notevole flusso di macchine operatrici ed automezzi su strade interne e non idonee a passaggi ed aumento di flusso.

Tabella C: - L'Amministrazione Comunale fa presente che si deve considerare la linea ferroviaria AV/AC in progetto come un'opera nuova e che quindi alla stessa vadano applicate le norme di sicurezza previste dalla legge.

In particolare se l'ex art. 49 del D.P.R. 753/8 limita la costruzione entro la fascia dei 30 m dal piano del ferro in quanto fascia di sicurezza, l'Amministrazione Comunale chiede che venga adottato tale criterio anche per i tratti di linea ricadenti in ambito urbano residenziale. Si preveda quindi l'abbattimento delle abitazioni ricadenti entro i 30 m dal piano del ferro, previo accordo con le proprietà coinvolte. (Quanto sopra per garantire ai propri cittadini un minimo di sicurezza, l'incidente di Viareggio insegna)

Riteniamo inoltre che per sedime dell'infrastruttura (intesa come corridoio ferroviario) venga



COMUNE DI SAN CANZIAN D'ISONZO

Provincia di Gorizia

C.F.81001530310 - P.I.V.A.00123510315

Sito web <http://www.comune.sancanziandisonzo.go.it/>

considerato non solamente quello delimitato dalla recinzione in progetto, ma quello delimitato da tutte le opere di mitigazione ambientale, previste o da prevedere in sede di progetto definitivo.

Nelle osservazioni di VIA intendiamo chiedere che per un minimo di mitigazione ambientale-urbana venga prevista, in ambito residenziale, la formazione di una fascia boscata di mascheramento delle barriere antirumore e che tale opera di ambientalizzazione sia delimitata da un lato dalla recinzione ferroviaria e dall'altro dai 30 m, ex art. 49 del D.P.R. 753/8.

Tali aree boscate saranno cedute all'Amministrazione Comunale per le successive opere di mantenimento e manutenzione

Per quanto sopra quindi l'Amministrazione Comunale ritiene necessario considerare le abitazioni ricadenti nella fascia dei 30 m come interferenti con l'infrastruttura in quanto tale.

Vogliamo inoltre osservare alcune procedure che riteniamo indispensabili al buon soddisfacimento delle parti in causa:

- Sia data ai proprietari delle abitazioni interferenti l'opzione di scelta tra la demolizione e ricostruzione in altra sede oppure un congruo indennizzo con conseguente assolvimento da ogni responsabilità per l'Amministrazione Ferroviaria e per la Comunale.
- Indennizzare in forma decrescente le abitazioni situate nella fascia di rispetto urbanistico.
- Le abitazioni da demolire dovranno essere ricostruite a carico dell'Amministrazione ferroviaria di comune accordo con i proprietari prima dell'inizio della cantierizzazione concernente il tratto in oggetto
- Sarà compito ed onere dell'Amministrazione Ferroviaria predisporre apposita variante urbanistica comunale per l'individuazione dell'area/e adatta/e alla ricostruzione degli alloggi con tipologia da concordare
- L'Amministrazione Comunale si dichiara disponibile a valutare un eventuale proposta di variante urbanistica comunale, proposta dall'Amministrazione Ferroviaria, finalizzata alla ricostruzione degli edifici demoliti.
- Prima dell'inizio dell'iter procedurale per la ricostruzione delle abitazioni interferenti, (progettazione, esecuzione e consegna delle opere) dovrà essere istituito un organo specifico di controllo della regolarità delle costruzioni (Authority) al quale venga demandato il potere di intervenire direttamente in caso di contrasti, ritardi e/o lavori non eseguiti a regola d'arte. I cittadini per qualsiasi questione inerente la ricostruzione della casa, l'indennizzo e/o altro motivo, potranno rivolgersi a tale organo per redimere le controversie in atto.
- Sia negata all'Autorità Espropriante la possibilità di demandare alle Imprese aggiudicatrici i lavori, la stima e valutazione degli immobili, dei valori dei terreni e conseguente liquidazione dell'indennizzi. Riteniamo sia necessario mantenere la sede operativa per tali incombenze presso la Regione Friuli Venezia Giulia.



COMUNE DI SAN CANZIAN D'ISONZO

Provincia di Gorizia

C.F. 81001530310 - P.I.V.A. 00123510315

Sito web <http://www.comune.sancanziandisonzo.go.it/>

VINCOLI URBANISTICI

Considerato che solamente all'approvazione del progetto da parte dello Stato si impone l'attivazione degli Enti Locali che provvedono ad adottare le misure di salvaguardia con sospensione del rilascio dei titoli abitativi;

Considerato che potrebbe intercorrere diverso tempo dalla data dell'invio del parere della Regione al Ministero competente (La Regione perfeziona l'intesa con lo Stato) ed il compimento dell'iter di approvazione;

si chiede alla Regione di imporre (con decreto Regionale valevole per tutti i Comuni) un vincolo provvisorio di salvaguardia sulle aree all'interno della fascia di vincolo urbanistico previste dal Progetto Preliminare. Tale decreto dovrà prevedere i vincoli edificatori. Si rende necessaria tale specificazione per avere le stesse normative in ogni comune (solamente l'area di rispetto è regolamentata dal ex art. 49 del D.P.R. 753/80). Dotare delle opportune risorse finanziarie gli enti locali sia per l'adozione della Variante di messa in salvaguardia provvisoria del corridoio interessato nonché per quella necessaria ad approvazione del Progetto Preliminare.

NUOVA LINEA AVIAC VENEZIA - TRIESTE **TRATTA RONCHI - TRIESTE**
Tabella A - Interferenze Viabilità

n°	Localizzazione interferenza	Progetto	Criticità	Soluzioni proposte di compensazione
1/a	Tratto di Via Arno da Prog. Km 1 + 500 a Prog. Km 1 + 607 versante Nord	1) - Demolizione strada di accesso in conseguenza della costruzione delle piste di cantiere relative alla costruzione del sottoriviera e del rilevato presso cimitero di Pieris - TAV. n° L346 00 R 53 P5 CA0000 012 A 2) - Costruzione del rilevato di raccordo tra la sede ferroviaria e l'impalcato di sovrappasso della SP 2 Fogliano - Pieris - TAV. n° L346 00 R 13 P5 IF 0001 012 A Demolizione abitazioni e strada di accesso alle stesse e costruzione di una pista di cantiere - TAV. n° L344 00 R 53 P5 CA0000 001 A	Accesso negato alle abitazioni	Costruzione di un nuovo accesso alle abitazioni con caratteristiche tecniche da concordare con l'Amministrazione Comunale sia in fase di cantiere che in fase definitiva. Verificare la possibilità di accesso provvisorio/delimitativo attraverso l'area della zona artigianale di Turriaco.
2/a	Tratto di Via Pascoli da Prog. Km 2 + 400 a Prog. Km 2 + 600 versante Nord	Apposizione della recinzione ferroviaria a ml 10 del piano del ferro con conseguente chiusura del tratto finale di Via Rebez (tratto di strada a doppio senso di marcia e su cui è previsto a breve la costruzione di un tratto di foggiatura consortile con una centralina di sollevamento) - TAV. n° L344 00 R 11 P5 S10001 001 A	Accesso negato alle abitazioni non interessate alla demolizione.	Costruzione di un nuovo accesso dal lato posteriore delle abitazioni alla Via Pascoli, tipologia e finitura della viabilità da concordare con l'Amministrazione Comunale. Considerare di accordo con l'Amministrazione Comunale la trasformazione della pista di cantiere sito alla Prog. Km 3.00, in viabilità comunale e la sua cesione gratuita al Comune stesso (strada ad uso pista ciclabile e/o al traffico leggero)
3/a	Tratto di Via Rebez angolo Via Pascoli da Prog. Km 2 + 300 a Prog. Km 2 + 600 versante Sud.	Apposizione della recinzione ferroviaria a ml 10 del piano del ferro con conseguente chiusura del tratto finale di Via Rebez (tratto di strada a doppio senso di marcia e su cui è previsto a breve la costruzione di un tratto di foggiatura consortile con una centralina di sollevamento) - TAV. n° L344 00 R 11 P5 S10001 001 A	Chiusura della strada di collegamento tra la frazione di Begliano e quella di Pieris.	Chiusura del collegamento stradale a doppio senso di marcia tra Pieris e Begliano tramite Via Rebez. Costruire un nuovo collegamento stradale secondo normativa vigente, tra la Via Atleti Azzurri (piazze scuole) e la Via Biagio Marin
4/a	Parcheggio ed area verde tratto di Via Saba angolo Via Pascoli da Prog. Km 2 + 550 a Prog. Km 2 + 800 versante Sud con l'apposizione della recinzione ferroviaria	Prolungamento manufatto da ambidue i lati della linea storica - TAV. n° L344 00 R 11 P5 S10001 001 A	Chiusura dell'accesso alle abitazioni interessate dal tratto di strada. Soppressione di parte dei parcheggi e del parco dell'area di verde pubblico adibito a parco giochi.	Posizionare la recinzione ferroviaria in progetto in modo tale da consentire l'accesso carritabile alle abitazioni nel tratto di strada interessato. Ricostruire i parcheggi eliminati sulla adiacente Via Pascoli con livellamento dell'ex canale consortile, rifacimento dei passi carrai, delle linee elettriche e di illuminazione pubblica ed adeguamento della strada alle normative vigenti per tipologia di strada. Vedi note successive relative all'accesso all'area del cantiere di armieramento - CA01 - F2
5/a	Prolungamento sottovia nuova opera prov. Gorizia (sottopasso di Begliano) Prog. Km 3 + 106	Demolizione del vecchio cavalcavia e di una porzione dei rilevati e ricostruzione in sede di un nuovo cavalcavia - TAV. n° L344 00 R 13 L2 IF005 002 A	Chiusura della strada di collegamento per il traffico locale da Begliano a San Canzian e Pieris	1) - Il programma cronologico di lavori dovrà prevedere l'inizio dei lavori di modifica e/o demolizione di un manufatto stradale prima dei lavori previsti al cavalcavia della S.S. 14 - Prog. Km 3 + 493. In subordine solamente quando lo stesso (S.S. 14) sarà agevole e collaudato. 2) - Riattivazione in via provvisoria per il solo traffico locale leggero, dell'ex passaggio stocaggio AS01 - F2
6/a	Adeguamento cavalcavia S.S. n° 14 - Prog. Km 3 + 493	Demolizione del vecchio cavalcavia e di una porzione dei rilevati e ricostruzione in sede di un nuovo cavalcavia - TAV. n° L344 00 R 13 L2 IF005 002 A	Chiusura per tutta la durata dei lavori della S.S. n° 14 - Improporzionabile pensare di deviare il traffico pesante da per Ronchi - Venezia attraverso l'abitato di Begliano tramite il sottovia al Km 3 + 106 oppure riprendendo l'ex passaggio a livello alla Prog. Km 2 + 950	ipotesi a) - Costruzione del nuovo cavalcavia adiacente all'esistente e demolire il vecchio manufatto a nuovo cavalcavia collaudato. ipotesi b) - Costruire una nuova viabilità di by-pass formando un nuovo passaggio livello nelle adiacenze

NOTA: La larghezza del nuovo manufatto dovrà essere tale da consentire la costruzione di due piste ciclabili laterali alla sede stradale (vedi sezioni manufatto)

NUOVA LINEA AVIAC VENEZIA - TRIESTE TRATTA RONCHI - TRIESTE
Tabella B - Interferenze Viabilità Cantierizzazione

n°	Localizzazione interferenza	Progetto	Criticità	Soluzioni proposte di compensazione
1/b	Linea ferroviaria esistente denominata "Storica"	Costruzione line AVIAC con il mantenimento della linea storica in esercizio. Sono state localizzate le aree di stoccaggio e di armamento solitamente sul versante Nord della linea ferroviaria (lato binario dispari della Linea Storica)	Barriera alla movimentazione dei materiali di scavo, di riporto, di armamento, delle merci ed attrezzature di cantiere del versante Nord, costruzione dei binari dispari della linea storica e di quella AVIAC, al versante Sud e relativo alla costruzione dei binari pari delle stesse linee.	Localizzare aree di cantiere, stoccaggio, ed armamento sul versante Sud della linea ferroviaria
2/b	Area Stoccaggio AS01 - F2	Formazione di un' area di stoccaggio di mq 10.000 all'interno dell'abitato di Begliano e formazione di due piste di cantiere.	L'accesso all'area come indicato al punto 3.38.3 di pag. 430 del PSC non è proponibile (vedi piste di cantiere in parterza del sottovia di Begliano e localizzazione Area Tecnica AT02 - F2). Improprio pure l'accesso ai mezzi di cantiere attraverso la viabilità interna dell'abitato di Begliano e/o attraverso l'esistente sottoferrovia.	Riadattare e ripristinare l'ex passaggio livello alla Progr. Km 3.00. Costruzione dell'accesso all'area di stoccaggio dal passaggio livello di cui sopra, direttamente dalla S.S. n 14 modificando la viabilità esistente con una rotatoria.
2/b - bis	Area Stoccaggio AS01 - F2 - bis	Individuazione di una nuova area di stoccaggio della superficie necessaria sul versante Sud della linea adiacente alla Progr. km 3,00 e formazione delle piste di cantiere.	L'accesso all'area dei mezzi di cantiere direttamente dalla SS 14	Costruzione dell'accesso alla nuova area di stoccaggio direttamente dalla S.S. n 14 modificando la viabilità esistente con una rotatoria già proposta al punto 2/b.
3/b	Cantiere di armamento - CA01 - F2	Formazione del cantiere di armamento all'interno dell'area dell'esistente stazione ferroviaria di Pieris lato Nord ferroviario e piccola porzione dello stesso lato Sud limitrofo a Via Rebez.	L'accesso all'area come indicato al punto 3.49.3 di pag. 448 del PSC prevede solamente la pista di cantiere sul versante Nord non prende in considerazione la viabilità di accesso a tale pista e neanche della viabilità adiacente al cancello dell'area sul lato Sud. Improprio l'accesso ai mezzi di cantiere attraverso la viabilità interna dell'abitato di Pieris sul versante Sud e dalla Via Aquileia sul versante Nord.	Accesso direttamente dalle S.S. 14 mediante una rotatoria e l'allargamento della sede stradale di Via Pascoli nonché la riattivazione dell'ex passaggio a livello di via Pascoli - Progr. Km 2 x 550. Data l'impossibilità di costruire una pista di cantiere sul lato Sud della ferrovia considerare Via Rebez come strada di cantiere e consentire il traffico da Begliano verso Pieris attraverso la costruzione di un nuovo raccordo stradale da Via Aitelli Azzurri e Via Marini già proposta al punto 2/b.
4/b	Area Tecnica AT02 - F2	Formazione dell'area tecnica di circa 6.000 mq adiacente al cavalciferrovia esistente (versante Sud)	L'accesso al cantiere potrà avvenire attraverso la viabilità interna all'abitato di Begliano (Via Smaraglia - Via Verdi) o (Via Pascoli - Via Marini) e non direttamente dalla SS 14 come indicato al punto 3.45.3 pag. 442 del PSC.	Per soddisfare quanto previsto nel PSC, creare l'accesso al cantiere dell'area tecnica (versante Sud) del nuovo cavalciferrovia direttamente dalla S.S. 14 tramite la rotatoria già proposta al punto 2/b.
4/b - bis	Area Tecnica AT02 - F2 - bis	Individuazione di una nuova area tecnica sul versante Nord della linea adiacente al cavalciferrovia in progetto.	L'accesso al cantiere direttamente dalla SS 14 come indicato al punto 3.45.3 pag. 442 del PSC.	Creare l'accesso al cantiere dell'area tecnica (versante Nord) del nuovo cavalciferrovia direttamente dalla S.S. 14 incrocio Via Smaraglia, Via Oberdan di Begliano con rifacimento dell'incrocio stesso per permettere l'immissione in sicurezza sulla viabilità ordinaria del traffico proveniente dal cantiere. (Pista di cantiere asfaltata almeno nel tratto finale da concordare con l'Amministrazione comunale)

NUOVA LINEA AVIAC VENEZIA - TRIESTE TRATTA RONCHIRIESTE
Tabella C - Interferenze Abitazioni

n°	Localizzazione interferenza	Note
1/c	Via Arno n. civico 1	La costruzione del rilevato di raccordo tra la sede ferroviaria e l'impalcato di sovrappasso della SP 2 Fogliano - Pienis prevede la demolizione della strada comunale di accesso all'abitazione. Vedi nota interferenza Viabilità 3/a
2/c	Via Rebez del n. civico 28 al n. civico 36	Inserite tale abitazione nel piano delle demolizioni come previsto dalle tavole L.346.00 R.11 P5 S10100 013 A
3/c	Via Rebez dai n.ri civici 20 - 22 - 24 - 26	Abitazioni interferenti con la fascia di rispetto (Vedi note di cui osservazioni generali)
4/c	Via Pascoli n.ri civici 7 - 11	Abitazioni interferenti con la fascia di rispetto (Vedi note di cui osservazioni generali)
5/c	Via Saba n. civico 24	Abitazioni interferenti con la fascia di rispetto (Vedi note di cui osservazioni generali)
6/c	Via San Canciano n.ri civici 9 - 19	Abitazioni interferenti con la fascia di rispetto (Vedi note di cui osservazioni generali)
7/c	Via San Canciano n. civico 18	Abitazioni interferenti con la fascia di rispetto (Vedi note di cui osservazioni generali) - Prog. Km 3 + 493

PARERE SU INTEGRAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE “NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE”

Premesso che l'Amministrazione Comunale ritiene prioritario e doveroso inserire tra i parametri per la valutazione d'impatto ambientale, gli effetti che l'opera proposta determina sulla popolazione, cercando per quanto possibile di limitarne i disagi.

Si è posta l'attenzione a quelle parti di opere in progetto la cui realizzazione sembra non supportata da giustificazioni, sia tecniche che diportistiche di incremento dei traffici commerciali e passeggeri.

Di converso, si sono proposte integrazioni al progetto stesso che sono ritenute necessarie allo sviluppo del nostro territorio, nello specifico al porto di Monfalcone.

Analizzando i quesiti posti dal documento “Integrazioni Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale - Tratto Ronchi dei Legionari – Trieste” in esame, osserviamo che:

- **Il quesito 1 – Con riferimento al progetto ed alle Ipotesi di Tracciato presentate si richiede di:**
 - a) Ripresentare il documento di analisi del traffico e della domanda di trasporto nei vari scenari alternativi ipotizzati e sui differenti orizzonti temporali (attuale, apertura al traffico nelle varie fasizzazioni, completamento) alla luce delle richieste già avanzate per le precedenti tratte costituenti l'intero assetto della rete ferroviaria interessata dal progetto della Nuova Linea AV/AC Venezia – Trieste;
 - b) Presentare l'analisi costi benefici per la tratta “Ronchi dei Legionari – Trieste”.

Riteniamo condivisibili ed accettabili le ipotesi delle configurazioni infrastrutturali di cui alla Tavola 1 dell'Allegato L344 01 R 16 SD SA010X 002 A, condivisione, per altro, già espressa nella delibera Consigliare n° 2 del 10 marzo 2011 - “Parere Relativo Allo Studio Di Impatto Ambientale” allegata.

Considerato che la linea ferroviaria viene ora progettata come una linea ad alta capacità, l'analisi puntuale sulle priorità dell'opera, dettate dallo studio diportistico delle merci in relazione alle fasi funzionali di realizzazione, sarà sviluppata in altra parte del presente documento.

- **Al Quesito 5 – Opere d'arte previste nel tracciato – Viadotti:**
 - a) Esaminare, per i viadotti principali, soluzioni alternative per le tipologie e luce degli impalcati, al fine di conferire all'opera maggiore omogeneità, pregio architettonico ed estetico;
 - b) Valutare, per i ponti dei principali attraversamenti fluviali, la possibilità di adottare soluzioni alternative, ad esempio di tipo ad arco e con luci più elevate delle campate, al fine di ridurre l'interferenza idraulica e migliorare l'inserimento ambientale dell'opera.

Le risposte date sia al punto a) che al punto b), non prendono in considerazione la nostra osservazione nella delibera Consigliare n° 2 del 10 marzo 2011 - “Parere Relativo Allo Studio Di Impatto Ambientale”- Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste allegata.

Nello specifico, al punto 6/a della tabella “Interferenze”, che rileva la necessità assoluta della costruzione di un nuovo, cavalca-ferrovia della S.S. n° 14 – alla prog. Km 3 + 493 della linea AV/AC, in sostituzione dell'esistente.

In progetto prevede la modifica del cavalca-ferrovia in sito, ciò significherebbe chiudere la SS n° 14 e trasferire tutto il suo traffico, nonché quello indotto dai cantieri della linea AV/AC, attraverso l'abitato di Begliano.

Tale soluzione comporterebbe la paralisi cittadina ed un insostenibile impatto ambientale in termini di pericolo oggettivo per i residenti, inquinamento da rumore ed inquinamento dell'aria.

- **Al Quesito 6 – Studio della cantierizzazione con i dati relativi ai volumi di traffico dei mezzi per la realizzazione dell'opera sia sulla viabilità dedicata che su quella interferita:**
Completare lo studio della cantierizzazione con i dati relativi ai volumi di traffico dei mezzi per la realizzazione dell'opera sia sulla viabilità dedicata che su quella interferita.

La risposta al quesito non prende minimamente in considerazione i nostri rilievi contenuti nella delibera Consigliare n° 2 del 10 marzo 2011 - "Parere Relativo Allo Studio Di Impatto Ambientale"- Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste allegata, in particolare a quanto contenuto nella tabella B – Interferenze Viabilità Cantierizzazione.

Nella tabella sono indicate puntualmente le modifiche da apportare alla viabilità esistente per adeguarla alle nuove necessità di accesso al cantiere di Stoccaggio AS01 – F2, a quello d'Armamento – CA01 – F2 ed all'area Tecnica AT02 – Fe (In breve - Nuovi raccordi con la SS n° 14, riapertura passaggio a livello ex stazione di Pieris, viabilità alternativa a Begliano).

- **Quesito 7 – Approfondire l'analisi della fase di cantiere verificando l'eventuale necessità di adeguamento della viabilità locale per effetto del traffico previsto da e per il cantiere eventualmente prevedendo l'edificazione di opere provvisorie o interventi catalogabili tra le opere di compensazione.**

Nel progetto di cantierizzazione sono citati i seguenti possibili adeguamenti:

- Il sottovia di Viale San Marco nel Comune di Monfalcone.
- Il sottovia della Strada Provinciale n° 4 di Malchina in località Sistiana/Visoliano.
- L'innesto di Via Marziale da Via Commerciale a Trieste in località Scorcola.

Le risposte date al quesito non prendono in esame le osservazioni, le richieste e le proposte avanzate nella delibera Consigliare n° 2 del 10 marzo 2011 - "Parere Relativo Allo Studio Di Impatto Ambientale"- Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste allegata, inviato alla Regione Friuli Venezia Giulia in data 11 marzo 2011, documento più volte richiamato.

Nello specifico, non è analizzata la richiesta di un nuovo cavalca-ferrovia sulla SS n° 14 di cui al quesito 5, confermando come da progetto la modifica del cavalca-ferrovia esistente in sito. Mancano tutte le analisi ed approfondimenti che tale scelta progettuale creerebbe sulla viabilità interna dell'abitato di Begliano, in termini intensificazione del traffico locale, di vibrazioni indotte ai fabbricati, di rumore e di inquinamento atmosferico, per tutta la durata dei lavori.

Come rilevato al quesito 6, non vengono minimamente analizzate le opere provvisorie e definitive atte a ridurre le problematiche e gli effetti indotti sul traffico locale, derivanti dalla localizzazione del cantiere di Stoccaggio AS01 – F2, dal cantiere d'Armamento – CA01 – F2 ed l'Area Tecnica AT02 – Fe, così come non vengono analizzate le ricadute sul territorio delle opere di compensazione ambientale richieste. (In breve - Demolizione abitazioni in Via Rebez a Pieris per effetto dell'ampliamento della fascia di sicurezza, formazione della fascia boscata di mascheramento delle barriere antirumore, terrapieni di mascheramento in campagna).

Intendiamo ribadire, quale condizione irrinunciabile per l'accettazione della localizzazione della linea ferroviaria AV/AC Venezia – Trieste, l'adeguamento puntuale del progetto secondo quanto indicato nella delibera Consigliare n° 2 del 10 marzo 2011, in particolare ai punti b) – c) – d)

del “Parere relativo allo Studio di Impatto Ambientale” e dell'allegato 2 al Verbale di deliberazione della Giunta comunale n° 16 del 10/02/2011, richiamati di seguito:

Punto b) Opere di mitigazione ambientale (In breve - In area urbana: formazione di una fascia boscata di mascheramento barriere fonoassorbenti, in aree extraurbane: costruzione di terrapieno di mitigazione visiva, demolizione cavalcavia al prog. Km 45 + 745,35 della tratta Portogruaro-Ronchi). Manca lo studio del rumore derivante dalla saturazione del traffico ferroviario sulla linea storica, nel periodo periodo tra la fase 1 (modifica di Bivio San Polo anno 2018) e la fase 2 (costruzione linea AV/AC tratto Cervignano – Ronchi Aeroporto anno 2027). Chiediamo che in tale periodo siano eseguiti i rilievi del rumore indotto e se del caso siano costruite le barriere fonoassorbenti nei tratti abitati, in particolare nel tratto dalla prog. km 1+500 alla prog. Km 3+500, negli abitati di Pieris e Begliano.

Punto c) Studio delle vibrazioni indotte ai fabbricati (studio delle vibrazioni indotte ai fabbricati su piste e strade di accesso ai cantieri).

Punto d) Analisi della localizzazione dell'opera (analisi dell'impatto sulle popolazioni, accettazione della delibera delibera Consigliare n° 2 del 10 marzo 2011 - “Comunicazione delle interferenze non segnalate”).

Allegato 2 al Verbale di deliberazione della Giunta comunale n° 16 del 10/02/2011 : Verifica di cui al comma 2 dell'art. 170 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. e Segnalazioni delle interferenze (In breve - Osservazioni generali: considerare interferenti le abitazioni entro la fascia di 30 m, dare la possibilità di scelta della demolizione della casa ai cittadini, mantenere in sede locale l'Autorità Espropriante, stabilire che sono a carico del costruttore gli oneri per l'adeguamento del P.R.G.C. adozione e modifica del progetto secondo quanto indicato dalle tabelle A, B,C).

Analisi del traffico, domanda di trasporto e priorità degli interventi:

La tavola 1 dell'Allegato L344 01 R 16 SD SA010X 002 A (Configurazioni Infrastrutturali), indica nell'anno 2035 il collegamento tra Bivio D'Aurisina e Trieste.

La fase funzionale 6, con il quadruplicamento della linea Bivio D'Aurisina – Trieste, prevede un incremento della capacità di trasporto ferroviario merci da e per il porto di Trieste, da 800.000 TEU (fase funzionale 1) a 2.400.000 TEU, come indicato nella tabella “Analisi Trasportistica – Scenari di Sviluppo – Fasi funzionali – Origine – Destinazione Traffico Merci” allegata al progetto.

Lo sviluppo futuro per il porto di Trieste, confermato dall'Autorità Portuale, prevede il raddoppio del Molo VII, terminale dedicato ai contenitori, per cui la capacità di movimentazione delle merci sarà raddoppiata dagli attuali 450.000 TEU fino ad **1 milione di TEU**.

I dati di cui sopra evidenziano in modo inconfutabile che il progetto in esame, che prevede il collegamento tra il Bivio D'Aurisina e Trieste, con la costruzione del raccordo ferroviario AV/AC in galleria sul Carso Triestino, non trova nessuna giustificazione né logica né tecnica, sia dal punto di vista del trasporto merci sia punto di vista del trasporto passeggeri.

In futuro, con il raddoppio del molo VII, la massima capacità di movimentazione del porto di Trieste di 800.000/1.000.000 di TEU, anche ipotizzando che il trasporto su rotaia assorba la totalità dei contenitori, sarà garantita con i soli lavori di adeguamento dello scalo di Campo Marzio, dei tratti Bivio San Polo, (anno 2018) Bivi di Mestre, (anno 2020) raddoppio linea Cervignano – Udine (anno 2021), lavori previsti nella configurazione infrastrutturale al 2021, mentre il raccordo della linea storica nel tratto Trieste – Aurisina con la linea AV/AC è prevista nella configurazione infrastrutturale al 2027. (tratto Ronchi Aeroporto – Bivio D'Aurisina).

Il Progetto Preliminare denominato "Soluzione M" trasmessoci in data 12 maggio 2003, prevedeva che la linea AV/AC transitasse per la stazione Centrale di Trieste, il porto di Trieste e si collegasse a Divaccia attraversando la Val Rosandra, in quel caso, essendo la direttrice principale del corridoio "V" trovava giustificazione il quadruplicamento della tratta ferroviaria Bivio D'Aurisina – Trieste, con conseguente aumento di capacità di trasporto fino a 2.400.000 TEU.

Tale collegamento non è giustificabile dall'analisi trasportistica del progetto del 2011 in esame.

Il nuovo Progetto Preliminare in esame dell'anno 2011, prevede invece il collegamento diretto con Divaccia attraverso la stazione di Bivio D'Aurisina, relegando la stazione di Trieste Centrale e lo stesso porto di Trieste ad un ruolo di Stazione secondaria di punta o di fine corsa perché prevede che il tratto ferroviario Bivio D'Aurisina – Trieste della linea AV/AC si raccordi con l'anello ferroviario di "Cintura" e non con la stazione Trieste Centrale.

In futuro la stazione di Trieste Centrale potrà/dovrà essere collegata alla stazione di Ronchi Aeroporto, ultima fermata in territorio italiano della rete ferroviaria AV/AC, mediante treni navetta dedicati. (metropolitana leggera).

Rileviamo inoltre che il progetto in esame non prevede nessun collegamento tra il porto di Monfalcone e la rete ferroviaria AV/AC che, se da un punto di vista di impatto ambientale è ottimo, (non viene costruito nulla) non lo è altrettanto dal punto di vista dello sviluppo commerciale ed occupazionale del porto stesso.

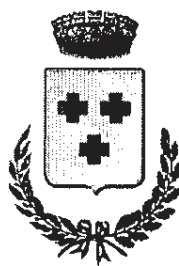
Riteniamo che, in un'ottica futura d'incremento dei traffici marittimi verso l'alto Adriatico, sia logico aumentare la capacità di movimentazione merci del porto di Monfalcone, prevedendo quindi il raccordo del porto stesso con la rete ferroviaria AV/AC nella zona del casello autostradale del Lisert, riducendo, in tal modo, di circa 13 km il tratto in galleria sul Carso triestino.

Premesso che riteniamo necessaria per lo sviluppo futuro del Paese la costruzione della linea AV/AC per nella direttrice Cervignano - Ronchi Aeroporto – Bivio D'Aurisina – Divaccia, al contrario non riteniamo necessaria, per le motivazioni su esposte, la realizzazione del collegamento della linea AV/AC nel tratto Bivio D'Aurisina – Trieste.

Ribadiamo che, in considerazione del mancato accoglimento delle nostre precedenti osservazioni, dell'analisi trasportistica e delle osservazioni contenute nel presente documento, qualora non venissero accolte, **il nostro giudizio sulle integrazioni al progetto preliminare e sulla relativa valutazione di impatto ambientale della "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" sarà da ritenersi negativo.**

Allegati:

1. Delibera Consigliare n° 2 del 10 marzo 2011;
2. Allegato alla Delibera Consigliare n° 2 del 10 marzo 2011 - "Parere Relativo Allo Studio di Impatto Ambientale "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste".



COPIA

N° 2 del Reg. Del

COMUNE DI SAN CANZIAN D'ISONZO

Verbale di deliberazione del Consiglio comunale

SEDUTA del 10/03/2011

OGGETTO: APPROVAZIONE DEL PARERE DI CUI ALL'ART. 3, COMMA 4, DELLA L.R. 43/1990 SULLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE RELATIVO AL PROGETTO PRELIMINARE "NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA - TRIESTE: TRATTA PORTOGRUARO - RONCHI E RONCHI - TRIESTE"

L'anno **duemilaundici** il giorno **dieci** del mese di **marzo** convocato per le ore **19.00**, con avviso e ordine del giorno spediti nei modi e termini di legge, si è riunito il Consiglio Comunale in sessione **Straordinaria**

A trattazione dell'argomento in oggetto, in seduta **Pubblica**

Sono intervenuti:

Nome dell'Assessore	Carica	Presente	
Caruso Silvia	Sindaco	Si	
Benes Cristina	Consigliere	Si	
Blason Adriano	Consigliere	Si	
Bullian Enrico	Consigliere	Si	
Cosolo Elsa	Consigliere	Si	
Deffendi Italo	Consigliere	Si	
Dreos Luciano	Consigliere	Si	
Fazio Massimiliano	Consigliere		No
Fratta Claudio	Consigliere	Si	
Godas Ondina	Consigliere	Si	
Gratton Diego	Consigliere	Si	
Iona Antonio	Consigliere		No
Malaroda Franco	Consigliere		No
Mattel Renzo	Consigliere	Si	
Tonini Mauro	Consigliere		No
Valenti Maurizio	Consigliere	Si	
Vinci Gabriele	Consigliere		No
		12	5

Assume la presidenza il Sig. **Silvia Caruso** nella sua qualità di **Sindaco**.

Assiste il Segretario generale del comune Sig. **Maria Grazia De Rosa**

La seduta è legale ed il Presidente apre la discussione sull'oggetto sopra indicato.

Il sottoscritto responsabile del servizio interessato, per quanto concerne la Regolarità Tecnica ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. N° 267 18.8.2000 esprime parere **FAVOREVOLE**

f.to Franz Federico

Delibera immediatamente eseguibile

Art. 1, comma 19, L.R. n.21/2003

IL RESPONSABILE DELLA P.O. DELL'AREA TECNICA

PREMESSO che la Legge 01.08.2002, n. 166 "Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti" prevede che gli interventi elencati nel programma nazionale delle infrastrutture pubbliche private e degli insediamenti produttivi strategici di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del paese siano compresi in un'intesa generale QUADRO tra governo e singola Regione, al fine di garantire il congiunto coordinamento della realizzazione delle opere;

VISTO il nuovo progetto della nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste tratta Ronchi-Trieste redatto da Italferr S.p.a. - Gruppo Ferrovie dello Stato e inviato al Comune di San Canzian d'Isonzo in data 16/12/2010;

TENUTO CONTO che lo stesso rientra nell'elenco delle opere e degli 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 2007-2013 aggiornamento 2009;

CONSIDERATO 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 art. 165 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.;

VISTO l'art. 170 del D.Lgs. 163/2006 che prevede che il progetto preliminare sia rimesso, a cura del soggetto aggiudicatore, agli enti gestori delle interferenze già note o prevedibili.

TENUTO CONTO che gli enti gestori hanno l'obbligo di verificare e segnalare al soggetto aggiudicatore la sussistenza di interferenze non rilevate con il sedime della infrastruttura o insediamento produttivo, di collaborare con il soggetto aggiudicatore per lo sviluppo del progetto delle opere pertinenti le interferenze rilevate e di dare corso, a spese del soggetto aggiudicatore, alle attività progettuali di propria competenza;

PRESO ATTO della comunicazione di Italferr S.p.a. - Gruppo Ferrovie dello Stato d.d. 16/12/2010 (ns. prot. n. 24277 dd. 21/12/2010);

VISTA la deliberazione giuntale n. 16 del 16/02/2011 di approvazione delle verifiche di cui al comma 2 dell'art. 170 del D.Lgs. 163/2006 e segnalazione delle interferenze;

PREMESSO che con istanza del 17 dicembre 2010, la società ITALFERR ha inviato, ai sensi del D.Lgs. 163/2006, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al Ministero per i beni e le attività culturali, alla scrivente Regione e alle Soprintendenze la documentazione riguardante il Progetto preliminare, lo Studio di Impatto Ambientale e lo Studio Archeologico dell'opera "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi-Trieste";

PREMESSO che con istanza del 23 dicembre 2010, la società ITALFERR ha inviato, ai sensi del D.Lgs. 163/2006, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al Ministero per i beni e le attività culturali, alla scrivente Regione e alle Soprintendenze la documentazione riguardante il Progetto preliminare, lo Studio di Impatto Ambientale e lo Studio Archeologico dell'opera "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Portogruaro-Ronchi";

VISTO che, nell'ambito di tali procedimenti la Regione interessata 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);

CONSIDERATO che la Regione può acquisire il parere del Comune sul cui territorio è prevista la realizzazione dell'opera e degli altri Comuni eventualmente interessati ai sensi dell'art. 3, comma 4, della L.R. 43/1990;

VISTA l'istanza del 11 Dicembre 2010 Direzione Centrale ambiente e lavori pubblici prot. n. SVIA-4692-

VIA/414 dd. 03.01.2011 (ns. prot. 3293 dd. 11.02.2011) di parere sull'opera "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Portogruaro-Ronchi";

VISTA la richiesta della Direzione Centrale ambiente e lavori pubblici prot. n. SVIA-4691-VIA/414 dd. 03.01.2011 (ns. prot. 3085 dd. 09.02.2011) di parere sull'opera "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi-Trieste";

VISTO il parere espresso dalle commissioni urbanistica ed ambiente in data 07.03.2011;

CONSIDERATO che ai sensi dell'art. 16, comma 8 dello Statuto comunale compete al Consiglio comunale il rilascio del parere sullo studio di impatto ambientale, previsto dall'articolo 13 della L.r. n. 43/1990;

FATTO PRESENTE che non necessita acquisire il parere di regolarità contabile e finanziaria;

VISTO il parere favorevole reso ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. n. 267/2000 e s.m.i.;

PROPONE

- 1) DI APPROVARE il parere relativo allo studio di impatto ambientale della "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste Progetto Preliminare della tratta Portogruaro-Ronchi e Ronchi-Trieste" e riconoscerlo quale parte integrante e contestuale della presente deliberazione;
- 2) DI INCARICARE i soggetti competenti ad ogni adempimento in ordine al presente atto.

IL CONSIGLIO COMUNALE

SENTITA la proposta del Responsabile del Servizio competente;

RICHIAMATO il verbale di data odierna, cui si rimanda quale parte integrante e sostanziale del presente atto;

DATO ATTO che durante la seduta sono entrati in aula i Consiglieri Tonini e Iona, mentre si è allontanato dall'aula il Consigliere Valenti.

Sulla base del seguente esito:

PRESENTI: 13 (12 Consiglieri più il Sindaco)

ASTENUTI: 2 (Gratton, Bullian)

VOTANTI: 11 (10 Consiglieri più il Sindaco)

FAVOREVOLI: 11 (10 Consiglieri più il Sindaco)

CONTRARI: ==

DELIBERA

- 1) DI APPROVARE il parere relativo allo studio di impatto ambientale della "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste Progetto Preliminare della tratta Portogruaro-Ronchi e Ronchi-Trieste" e riconoscerlo quale parte integrante e contestuale della presente deliberazione;
- 2) DI INCARICARE i soggetti competenti ad ogni adempimento in ordine al presente atto.

ALLEGATI:

Parere relativo allo studio di impatto ambientale della "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste Progetto Preliminare della tratta Portogruaro-Ronchi e Ronchi-Trieste".

Con separata votazione, sulla base del seguente esito: presenti: 13 (12 Consiglieri più il Sindaco), astenuti: 2 (Gratton, Bullian), votanti: 11 (10 Consiglieri più il Sindaco), favorevoli: 11 (10 Consiglieri più il Sindaco), contrari: ==, voti espressi in forma palese, la presente deliberazione viene altresì dichiarata immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 1, comma 19, della L.R. 21/2003.

IL PRESIDENTE
f.to **Silvia Caruso**

IL SEGRETARIO GENERALE DEL COMUNE
f.to **Maria Grazia De Rosa**

CERTIFICATO DI ESEGUITA PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto certifica che copia della presente deliberazione viene pubblicata, mediante affissione, all'albo pretorio del Comune per quindici giorni consecutivi dal **15/03/2011** al **30/03/2011** ai sensi e per gli effetti dell'art.1, comma 19, della Legge Regionale 11.12.2003, n.21.

L'IMPIEGATO ADDETTO
f.to Paola Margarit

San Canzian d'Isonzo 15/03/2011

Copia conforme all'originale agli atti che si compone di n° _____ fogli.

Il Funzionario Incaricato

addi _____



N. verbale: 4

N. delibera: 45

dd. 26 settembre 2013

Deliberazione del CONSIGLIO COMUNALE adottata nella seduta STRAORDINARIA del 26 settembre 2013 alle ore 18.00 con la presenza dei signori Consiglieri:

1) Andrea Alessio	P	10) Luciano Dreos	P
2) Angelo Bean	P	11) Claudio Fratta	P
3) Enrico Bullian	P	12) Franco Malaroda	P
4) Viviana Businelli	P	13) Deborah Marizza	P
5) Rossella Buttarò	P	14) Renzo Mattei	P
6) Silvia Caruso	A	15) Stefano Minin	A
7) Mariacristina Ceo	P	16) Camilla Visintin	P
8) Sergio Cosolo	P	17) Alessandro Zorzet	P
9) Italo Deffendi	P		

Totale presenti: 15

Totale assenti: 2

Presiede

Assiste Il Segretario Comunale Ivana Bianchi

Ufficio proponente: Urbanistica

**OGGETTO: APPROVAZIONE DEL PARERE SULLE INTEGRAZIONI AL
PROGETTO PRELIMINARE DELLA "NUOVA LINEA AV/AC
VENEZIA-TRIESTE**

RELAZIONE

IL RESPONSABILE DELL'AREA TECNICA

PREMESSO che la Legge 01.08.2002, n. 166 "Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti" prevede che gli interventi elencati nel programma nazionale delle infrastrutture pubbliche private e degli insediamenti produttivi strategici di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del paese siano compresi in un'intesa generale QUADRO tra governo e singola Regione, al fine di garantire il congiunto coordinamento della realizzazione delle opere;

VISTO il nuovo progetto della nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste tratta Ronchi-Trieste redatto da Italferr S.p.a. – Gruppo Ferrovie dello Stato e inviato al Comune di San Canzian d'Isonzo in data 16/12/2010;

TENUTO CONTO che lo stesso rientra nell'elenco delle opere e degli 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 2007-2013 aggiornamento 2009;

CONSIDERATO 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 art. 165 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.;

VISTO l'art. 170 del D.Lgs. 163/2006 che prevede che il progetto preliminare sia rimesso, a cura del soggetto aggiudicatore, agli enti gestori delle interferenze già note o prevedibili.

TENUTO CONTO che gli enti gestori hanno l'obbligo di verificare e segnalare al soggetto aggiudicatore la sussistenza di interferenze non rilevate con il sedime della infrastruttura o insediamento produttivo, di collaborare con il soggetto aggiudicatore per lo sviluppo del progetto delle opere pertinenti le interferenze rilevate e di dare corso, a spese del soggetto aggiudicatore, alle attività progettuali di propria competenza;

PRESO ATTO della comunicazione di Italferr S.p.a – Gruppo Ferrovie dello Stato d.d. 16/12/2010 (ns. prot. n. 24277 dd. 21/12/2010);

VISTA la deliberazione giuntale n. 16 del 16/02/2011 di approvazione delle verifiche di cui al comma 2 dell'art. 170 del D.Lgs. 163/2006 e segnalazione delle interferenze;

PREMESSO che con istanza del 17 dicembre 2010, la società ITALFERR ha inviato, ai sensi del D.Lgs. 163/2006, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al Ministero per i beni e le attività culturali, alla scrivente Regione e alle Soprintendenze la documentazione riguardante il Progetto preliminare, lo Studio di Impatto Ambientale e lo Studio Archeologico dell'opera "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi-Trieste";

PREMESSO che con istanza del 23 dicembre 2010, la società ITALFERR ha inviato, ai sensi del D.Lgs. 163/2006, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al Ministero per i beni e le attività culturali, alla scrivente Regione e alle Soprintendenze la documentazione riguardante il Progetto preliminare, lo Studio di Impatto Ambientale e lo Studio Archeologico dell'opera "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Portogruaro-Ronchi";

VISTO che, nell'ambito di tali procedimenti la Regione interessata 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

CONSIDERATO che la Regione può acquisire il parere del Comune sul cui territorio è prevista la realizzazione dell'opera e degli altri Comuni eventualmente interessati ai sensi dell'art. 3, comma 4, della L.R. 43/1990;

VISTE le richieste della Direzione Centrale ambiente e lavori pubblici prot. n. SVIA-4692-VIA/414 dd. 03.01.2011 (ns. prot. 3293 dd. 11.02.2011) di parere sull'opera "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Portoguaro-Ronchi" e prot. n. SVIA-4691-VIA/414 dd. 03.01.2011 (ns. prot. 3085 dd. 09.02.2011) di parere sull'opera "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi-Trieste";

VISTA la delibera consigliere n. 2 del 10 marzo 2011 di approvazione del parere di cui alle richieste succitate;

VISTA la nota della Direzione Centrale ambiente e lavori pubblici prot. n. SVIA-VIA/414 dd. 27.06.2012 (ns. prot. 11963 dd. 28.06.2012) di invio integrazioni e richiesta parere sull'opera "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste";

CONSIDERATO che a tale nota si è riscontrato riconfermando le precedenti osservazioni in data 27/07/2012 prot. n. 13842;

VISTA richiesta della Direzione Centrale ambiente e lavori pubblici prot. n. 25627 SVIA-VIA/414 dd. 31.07.2013 di osservazioni sulle integrazioni della Procedura di VIA relativamente all'opera "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste";

VISTO il parere espresso dalle commissioni urbanistica ed ambiente in data 16.09.2013;

CONSIDERATO che ai sensi dell'art. 16, comma 8 dello Statuto comunale compete al Consiglio comunale il rilascio del parere sullo studio di impatto ambientale, previsto dall'articolo 13 della L.r. n. 43/1990;

FATTO PRESENTE che non necessita acquisire il parere di regolarità contabile e finanziaria;

VISTO il parere favorevole di regolarità tecnica attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa, resi ai sensi degli artt. 49 e 147-bis del TUEL così come modificati dal DL 174/2012 convertito in L. 213/2012;

PROPONE

- 1) DI approvare il parere relativo alle integrazioni al Progetto preliminare della "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste" e riconoscerlo quale parte integrante e contestuale della presente deliberazione;
- 2) DI incaricare i soggetti competenti ad ogni adempimento in ordine al presente atto.

CHIEDE AL CONSIGLIO COMUNALE

SENTITA la proposta del Responsabile del Servizio competente;

DI DELIBERARE

- 1) DI APPROVARE il parere relativo alle integrazioni al progetto preliminare della "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste" e riconoscerlo quale parte integrante e contestuale della presente deliberazione;
- 2) DI INCARICARE i soggetti competenti ad ogni adempimento in ordine al presente atto.

ALLEGATI: PARERE SU INTEGRAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE "NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE.

IL CONSIGLIO COMUNALE

VISTA la proposta del Responsabile dell'Area Tecnica;

RICHIAMATO il verbale di data odierna ed udito il dibattito, così come registrato su supporto informatico depositato agli atti dell'ufficio e facente parte integrante e sostanziale del presente atto;

Sulla base del seguente esito, con voti espressi in forma palese:

PRESENTI: 16 (15 Consiglieri più il Sindaco)
ASTENUTI: 4 (Bullian, Businelli, Bean, Zorzet)
VOTANTI: 12 (11 Consiglieri più il Sindaco)
FAVOREVOLI: 12 (11 Consiglieri più il Sindaco)
CONTRARI: ==

DELIBERA

- 1) DI APPROVARE il parere relativo alle integrazioni al progetto preliminare della "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste" e riconoscerlo quale parte integrante e contestuale della presente deliberazione, con le integrazioni richieste dall'Assessore Dreos;
- 2) DI INCARICARE i soggetti competenti ad ogni adempimento in ordine al presente atto;
- 3) DI DARE MANDATO agli Uffici di inviare le presenti osservazioni, oltre che alla Regione Friuli Venezia Giulia, 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. Inoltre inviare le osservazioni anche all'Assessore regionale Sara Vito ed al Consigliere regionale Diego Moretti ai quali chiediamo di interrogare il Presidente Debora Serracchiani se intenda proporre le nostre osservazioni al prossimo incontro con Italferr ed il Commissario ing. Mainardi al fine di discutere sulla sostenibilità trasportistica in relazione ai traffici futuri, del raccordo Bivio d'Aurisina - Trieste.

Allegati:

- Ossevazioni_integrazVia210813_2_.pdf
- DeliberaConsigliare_N2_10032011.pdf
- Allegato_DeliberaConsigliare_N2_parereVia_tav.pdf

Con separata votazione, sulla base del seguente esito: presenti: 16 (15 Consiglieri più il Sindaco), astenuti: 4 (Bullian, Businelli, Bean, Zorzet), votanti: 12 (11 Consiglieri più il Sindaco), favorevoli: 12 (11 Consiglieri più il Sindaco), contrari: ==, la presente deliberazione viene altresì dichiarata immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 1,

comma 19, della L.R. 21/2003.

Letto, approvato e sottoscritto.

Il Sindaco-Presidente

Il Segretario Comunale
Ivana Bianchi