



Al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione generale valutazioni ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS
VA@pec.mite.gov.it

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

e per conoscenza
Al Ministero della Cultura
Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
Servizio V – Tutela del paesaggio
dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

Oggetto: D. Lgs. 152/2006 – Procedura statale di Verifica di assoggettabilità alla VIA per il progetto definitivo “Lunetta di Gorizia” in Comune di Gorizia – proponente: Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. **Parere della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.**

In relazione al procedimento di Verifica di Assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale per il progetto in argomento, presentato dalla società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., su conforme deliberazione della Giunta regionale n. 2126 di data 29 dicembre 2023, si comunica di ritenere che il progetto definitivo “Lunetta di Gorizia” possa essere considerato compatibile con l'ambiente nel rispetto delle condizioni ambientali stabilite nella citata delibera, che si allega alla presente.

Distinti saluti

Massimiliano Fedriga

Firmato digitalmente da:
Massimiliano Fedriga
Data: 04/01/2024 14:13:21

Delibera n° 2126

Estratto del processo verbale della seduta del
29 dicembre 2023

oggetto:

DLGS 152/2006. PARERE REGIONALE NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA STATALE PER IL PROGETTO DEFINITIVO "LUNETTA DI GORIZIA" IN COMUNE DI GORIZIA (SCRN15). PROPONENTE: RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA.

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

Gianni CORTIULA Segretario generale

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

Vista la Direttiva 2014/52/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;

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

Rilevato che la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., con nota di data 22 dicembre 2021, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/06, ha formulato istanza per l'avvio del procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA relativa al progetto definitivo "Lunetta di Gorizia" da realizzarsi nel Comune di Gorizia;

Preso atto che il progetto è sottoposto a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ministeriale in quanto rientra nella tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D. Lgs.152/2006, al punto 2h denominata "modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)";

Rilevato che il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, con nota prot. 799 di data 5 gennaio 2022, ha comunicato la procedibilità dell'istanza, a seguito della verifica espletata positivamente sulla completezza della documentazione trasmessa, nonché la pubblicazione dell'avviso al pubblico e della relativa documentazione sul proprio sito web;

Rilevato che la Regione è chiamata ad esprimere, ai sensi dell'art. 3 dell'Allegato alla propria deliberazione giunta n. 568 di data 22 aprile 2022, un parere collaborativo sulla realizzazione del progetto, nell'ambito dell'istruttoria di competenza statale;

Preso atto che l'intervento si pone l'obiettivo di fluidificare in modo significativo i collegamenti ferroviari con Nova Gorica (SLO), nell'ottica di un potenziamento degli scambi a livello transfrontaliero, realizzando un nuovo binario che consentirà di indirizzare direttamente i convogli ferroviari provenienti da Monfalcone/Trieste /Venezia verso Nova Gorica, evitando l'inversione di banco nella stazione di Gorizia, e realizzando una modifica alla linea storica Gorizia – Nova Gorica con un parziale rifacimento in singolo binario in uscita dalla stazione di Gorizia stessa;

Dato atto che, nell'ambito del procedimento regionale, con nota prot. 488 di data 5 gennaio 2022 sono stati richiesti i pareri collaborativi al Comune di Gorizia, all'Azienda Sanitaria Universitaria Giuliano Isontina, all'ARPA del Friuli Venezia Giulia, alla Direzione centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche – Servizio biodiversità, alla Direzione Centrale infrastrutture e territorio – Servizio infrastrutture di trasporto, digitali e della mobilità sostenibile e Servizio trasporto pubblico regionale e locale e alla Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio geologico, Servizio difesa del suolo, Servizio gestione risorse idriche e Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati;

Dato atto che sono pervenuti i seguenti pareri ed osservazioni:

- Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati con nota prot. 1919 di data 14 gennaio 2022;
- Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio difesa del suolo con nota prot. 2505 di data 18 gennaio 2022;
- ARPA FVG con nota prot. 1578 di data 19 gennaio 2022;
- Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio geologico con nota prot. 2820 di data 20 gennaio 2022;
- Comune di Gorizia con nota prot. 6705 di data 2 febbraio 2022;

Rilevato che, a seguito della valutazione degli elaborati progettuali ed in considerazione dei pareri pervenuti, il Servizio valutazioni ambientali ha evidenziato, con nota prot. 6089 di data 4 febbraio 2022, al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica la necessità di integrazioni per la valutazione degli impatti indotti;

Dato atto che, successivamente alla richiesta d'integrazioni sopra richiamata avanzata dal Servizio valutazioni ambientali, risultano pervenuti i seguenti pareri:

- Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio gestione risorse idriche con nota prot. 6280 di data 7 febbraio 2022;
- Direzione centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche - Servizio Biodiversità con nota prot. 8698 di data 7 febbraio 2022;

Considerato che tali pareri rilevano l'assenza di competenze in merito al progetto e, di conseguenza, non si è ritenuto necessario indicarne i contenuti al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica;

Vista la nota prot. 12561 di data 7 novembre 2023 con cui il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica richiedeva al proponente specifiche integrazioni richiedendo, altresì di fornire riscontro alle integrazioni richieste anche dalla Regione Friuli Venezia Giulia;

Viste la nota prot. RFI-VDO.DIN.DINE.TS.VE\A0011\P\2023\0000283 di data 24 novembre 2023 con cui Rete Ferroviaria Italiana ha inviato, anche alla Regione FVG le integrazioni prodotte a riscontro della succitata richiesta;

Vista la nota prot. 722201 di data 27 novembre 2023 con la quale il Servizio valutazioni ambientali richiedeva un parere collaborativo, ai soggetti precedentemente coinvolti, sulla base delle integrazioni pervenute;

Visti i pareri pervenuti in merito:

- Comune di Gorizia con nota prot. 73517 di data 11 dicembre 2023;
- ARPA FVG con nota prot. 40418 di data 12 dicembre 2023;
- Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio gestione risorse idriche con nota prot. 6280 di data 7 febbraio 2022;

Vista la Relazione istruttoria predisposta dal Servizio valutazioni ambientali di data 20 dicembre 2023 che ha analizzato in particolare gli effetti ambientali conseguenti alle azioni previste dal progetto;

Rilevato dalla citata Relazione istruttoria, in particolare, che:

- L'intervento in esame, benché di ampiezza territoriale limitata, si inserisce nell'ambito di un più vasto quadro di trasformazione e potenziamento del sistema trasportistico regionale. Il progetto si pone l'obiettivo di evitare l'inversione di banco nella stazione di Gorizia Centrale dei mezzi che transitano in direzione Nova Gorica partendo da Trieste. La realizzazione di tale intervento consente di fluidificare in modo significativo i collegamenti con Nova Gorica, nell'ottica di un potenziamento degli scambi transfrontalieri con la Slovenia;
- Lo sviluppo plano-altimetrico della linea esistente interessata dall'intervento segue fedelmente l'andamento del terreno senza necessità di opere d'arte, a meno del cavalcavia di via Trieste che permette al traffico automobilistico di sovrappassare la linea ferroviaria. Il progetto si sviluppa in due interventi principali:
 - a) sul Binario Gorizia si prevede il rifacimento in leggera variante a singolo binario, di parte del binario storico che dalla stazione di Gorizia procede in direzione Nova Gorica mediante la riduzione della lunghezza dei binari tronchi esistenti; inoltre su questo binario verrà anche predisposto il deviatoio per una nuova futura comunicazione con il binario di accesso allo SDAG;
 - b) sul Binario Trieste si prevede la realizzazione di un nuovo tratto di comunicazione a singolo binario per un'estesa complessiva di circa 1,1 km. In questo intervento è prevista anche la realizzazione delle comunicazioni con i binari Pari e Dispari della linea Udine –Trieste. Le opere civili da realizzare in corrispondenza del Binario Trieste prevedono alcuni muri di contenimento e il cavalcavia di via Tabai;
- Il proponente ha evidenziato l'assenza di elementi ostativi a livello programmatico alla realizzazione degli interventi di progetto, rilevando una sostanziale coerenza con gli atti pianificatori strategici legati allo sviluppo della mobilità delle merci e la possibilità di apportare le dovute modifiche al PRGC del Comune di Gorizia;
- Riguardo gli impatti in fase di cantiere, essi risultano principalmente ascrivibili alla componente acustica, vibrazionale, atmosferica e vegetazionale. Il proponente ha previsto opportune azioni mitigative al fine di limitare, per quanto possibile, i disturbi arrecati ma, in relazione al rumore prodotto dalle attività, si riscontra la permanenza di elevati fattori emissivi. Le simulazioni acustiche, infatti, indicano moderati sforamenti dei limiti di legge in orario diurno e un più marcato e diffuso superamento dei limiti di legge in orario notturno. Sono stati dimensionati, di conseguenza, degli interventi di mitigazione acustica al fine di far rientrare i livelli di pressione sonora nei limiti stabiliti dalla classificazione acustica comunale. In particolare, sono state dimensionate e previste tre barriere antirumore temporanee, da installare per la fase di cantiere. Per il lavoro notturno, dovrà essere rivolta scrupolosa cura nella realizzazione delle previste opere di mitigazione acustica, al fine di garantire l'efficacia dell'intervento, verificandone il corretto posizionamento in loco, nonché la posa e installazione a regola d'arte, tenuto conto delle indicazioni fornite da ARPA FVG. Per quanto riguarda l'aspetto delle vibrazioni, esso è stato adeguatamente approfondito e non si ravvisano, allo stato dell'attuale documentazione, elementi di criticità;
- Gli impatti ambientali legati alle componenti atmosferica, viabilistica e di utilizzo di suolo appaiono tipici dei cantieri infrastrutturali di analoga tipologia e, pertanto, riconducibili ad una reversibilità a breve termine, stante un'adeguata gestione delle attività svolte e stanti degli adeguati ripristini al termine delle stesse;
- Il nuovo tracciato andrà ad interessare superfici in cui, per quanto riguarda le coperture erbacee, sono presenti aree definite come "Prati Stabili", tutelati ai sensi della FVG L.R. 9/2005 "Norme regionali per la tutela dei prati stabili naturali". Tali interferenze si estrinsecheranno sia per la fase di cantiere, sia, in via definitiva, nella fase d'esercizio;

- Il proponente specifica che, trattandosi di un'opera di interesse pubblico e che gli interventi di progetto riguardano le formazioni definite "Arrenatereti – B1", si prescinde dalle misure di conservazione definite dall'art. 3. Della LR 9/2005, così come previsto dall'art. 5 della medesima e che, al termine delle lavorazioni, la suddetta area di cantiere verrà ripristinata a Prato stabile secondo le modalità definite dall'Allegato C della stessa;
- Le acque nere provenienti dai servizi igienici e le acque meteoriche di dilavamento delle pavimentazioni temporanee a servizio dell'allestimento dei cantieri per la realizzazione dell'opera, recapitano nella pubblica fognatura e, di conseguenza, non si ravvisano impatti significativi a carico della matrice idrica. Rimane importante sottolineare come, sulla base delle attività svolte sulle piazzole di cantiere, i volumi di prima pioggia dovranno essere conformi alle disposizioni del Piano regionale di Tutela delle acque del Fvg, di cui la D.P.R. n. 074/Pres. del 20.03.2018;
- La fase d'esercizio rileva potenziali impatti ambientali nei confronti della matrice acustica legati sostanzialmente alla situazione pregressa. In tale contesto e secondo un approccio valutativo di tipo sistemico appare ragionevole non trascurare i possibili incrementi del volume di traffico ferroviario, ancorché non originati direttamente dalla realizzazione della nuova Lunetta di Gorizia e, di conseguenza, considerare l'opportunità di prevedere e incentivare, fin d'ora, la realizzazione di strutture di protezione acustica, come barriere fonoassorbenti, in grado di minimizzare l'impatto delle emissioni sonore derivanti dal transito dei convogli lungo la tratta interessata dall'opera. In questo senso appare condivisibile la preoccupazione sollevata dal Comune di Gorizia in ordine al clima acustico rappresentativo della zona e in ordine alla necessità di tutela dei recettori più esposti, considerando che vengano analizzate tutte le possibili soluzioni mitigative del rumore ferroviario alla sorgente, alternative alla messa in opera di barriere acustiche, così come analizzato nei documenti: "*Misure di rugosità della rotaia e Analisi tipo dei possibili interventi alternativi alle barriere*" e "*Riduzione del rumore ferroviario: possibili soluzioni alla sorgente*" allegati alle Osservazioni presentate dal Comune medesimo;
- Nel merito, si rileva come, spesso, una pianificazione delle azioni di mitigazione dell'impatto acustico di tipo combinato possa garantire una miglior efficacia, prevedendo congiuntamente sia interventi alla sorgente, sul materiale rotabile, ma anche sull'infrastruttura stessa, sia interventi lungo le vie di propagazione del rumore, tipicamente proprio l'interposizione di barriere fonoassorbenti opportunamente dimensionate. Va pure riconosciuto che l'impiego di barriere acustiche si dimostra spesso di limitata protezione nei confronti di ricettori posti a quote elevate rispetto al tracciato ferroviario (come è il caso di edifici a più piani): è plausibile dover optare, in tali specifiche circostanze, per interventi diretti sui recettori, seppur contemplati solo in via residuale dal legislatore;
- Preso atto dell'impossibilità di realizzare in contemporanea al progetto in esame quanto previsto nel Piano di abbattimento e contenimento del rumore di RFI e nella fattispecie gli interventi di cui al codice CI 031007007 (area di via San Michele), si reputa che il futuro monitoraggio post operam, adeguatamente rivisitato secondo i dettami proposti dall'ARPA FVG, potrà fornire elementi utili a calendarizzare, prima possibile, l'intervento in questione anche rivalutando, qualora ve ne ricorrano i presupposti, la priorità assegnata;
- Le misure di tutela adottate per il ripristino a Prato stabile delle aree dismesse dalla fase di cantiere appaiono consone e, di conseguenza, l'impatto arrecato risulta sostenibile;
- Al fine di tutelare il sottosuolo e i corpi idrici, nonostante non siano previsti scarichi di acque reflue si ritiene necessario che la manutenzione ordinaria dei mezzi venga realizzata adottando tutte le precauzioni necessarie, individuando idonee aree impermeabilizzate per lo stoccaggio dei materiali inquinanti e per il deposito dei mezzi e applicando i protocolli di messa in sicurezza e di bonifica previsti dalla vigente normativa, in caso di sversamenti accidentali di combustibile;
- Per quanto riguarda i pareri pervenuti si rileva un giudizio sostanzialmente favorevole proposto dai vari soggetti coinvolti che, in alcuni casi, hanno suggerito opportune azioni mitigative da porre in atto al fine di ridurre ulteriormente gli impatti arrecati ed assicurare la sostenibilità ambientale del progetto proposto;
- In un bilancio complessivo degli impatti indotti in fase di cantiere e in fase di esercizio e delle osservazioni pervenute, si ritiene che il progetto definitivo "*Lunetta di Gorizia*" da realizzarsi nel Comune di Gorizia, non sia da assoggettare a procedura di VIA di cui al D. Lgs. 152/2006 con le seguenti condizioni ambientali finalizzate a limitare l'impatto ambientale dell'iniziativa in argomento;

Ritenuto, quindi, di condividere quanto sopra evidenziato dalla relazione istruttoria predisposta dal Servizio valutazioni ambientali di data 20 dicembre 2023;

Considerati i pareri pervenuti da parte degli Enti e Servizi consultati dal Servizio valutazioni ambientali durante il procedimento di cui è stato tenuto conto nell'istruttoria tecnica;

Considerato che, sulla base della documentazione fornita, il progetto definitivo "Lunetta di Gorizia", possa non essere assoggettati a procedura di VIA e che le condizioni ambientali proposte garantiscono la sostenibilità degli impatti ambientali indotti dai progetti;

Ritenuto, per l'insieme delle motivazioni sopra esposte, di potersi esprimere sul progetto in argomento ai fini di cui all'art. 3 dell'Allegato alla propria deliberazione giuntale n. 568 di data 22 aprile 2022;

Visto il Decreto interministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

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

La Giunta regionale all'unanimità

DELIBERA

1. Ai fini dell'espressione del parere collaborativo della Regione previsto dall'art. 3 dell'Allegato alla DGR n. 568 di data 22 aprile 2022, che il progetto definitivo "Lunetta di Gorizia" da realizzarsi in Comune di Gorizia e proposto da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. non sia da assoggettare a procedura di VIA di cui al D. Lgs. 152/2006 con le seguenti condizioni ambientali finalizzate a limitare l'impatto ambientale dell'iniziativa in argomento:

Condizione ambientale n. 1	
Macrofase	Ante – operam
Fase	Fase precedente alla progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Rumore e vibrazioni
Oggetto della condizione ambientale	Il progetto sottoposto ad autorizzazione dovrà adottare, salvo dimostrata impossibilità, i criteri specificati nei documenti "Misure di rugosità della rotaia e Analisi tipo dei possibili interventi alternativi alle barriere" e "Riduzione del rumore ferroviario: possibili soluzioni alla sorgente" redatti dall'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Regione Toscana (ARPAT) al fine di mitigare ulteriormente l'impatto acustico generato. Le barriere antirumore, previste nella fase di cantiere, dovranno essere posizionate, quando tecnicamente praticabile, in prossimità delle sorgenti caratterizzate dai più elevati livelli di emissione sonora o comunque potenzialmente più disturbanti e adiacenti e solidali fra loro, nonché adeguatamente fissate al suolo, in modo da impedire il passaggio della luce e minimizzare gli effetti di diffrazione nella propagazione del suono.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase precedente alla progettazione esecutiva
Ente vigilante	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Enti coinvolti	Comune di Gorizia – ARPA FVG

Condizione ambientale n. 2	
Macrofase	Ante – operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Suolo e sottosuolo

Oggetto della condizione ambientale	Il progetto esecutivo sia corredato da una specifica indicazione affinché la manutenzione ordinaria dei mezzi venga realizzata adottando tutte le precauzioni necessarie, individuando idonee aree impermeabilizzate per lo stoccaggio dei materiali inquinanti e per il deposito o la manutenzione dei mezzi, garantendo idonei presidi per far fronte ad eventuali spandimenti accidentali di inquinanti e applicando gli eventuali protocolli di messa in sicurezza e di bonifica previsti dalla vigente normativa.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase di progettazione esecutiva
Ente vigilante	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Enti coinvolti	ARPA FVG

Condizione ambientale n. 3	
Macrofase	Ante – operam
Fase	Fase precedente alla progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Flora, fauna, vegetazione, ecosistemi
Oggetto della condizione ambientale	Il progetto sottoposto ad autorizzazione dovrà contenere specifico documento che preveda un ripristino dell'area di cantiere mediante utilizzo di specie erbacee, arbustive e arboree autoctone, provenienti preferibilmente da vivai regionali al fine di assicurare condizioni climatiche omogenee e garantirne l'attecchimento e venga effettuato progressivamente e singolarmente per ogni area di cantiere, nell'immediato periodo successivo alla dismissione dell'area stessa, al fine di impedire l'attecchimento di specie aliene in ossequio all'art.64 della L.R. 17/2010. Il proponente dovrà prevedere, inoltre, l'individuazione e la rimozione di esemplari di specie aliene indicati in normativa eventualmente presenti nell'area manomessa ed evitarne la ricomparsa in fase di ripristino.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase precedente alla progettazione esecutiva
Ente vigilante	Servizio biodiversità – Regione FVG
Enti coinvolti	-

Condizione ambientale n. 4	
Macrofase	Ante – operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale
Oggetto della condizione ambientale	Il progetto esecutivo sia corredato di un Piano di Monitoraggio in cui sia prevista la collocazione dei 4 punti proposti per il monitoraggio acustico in accordo con l'ARPA FVG. Per tutti i punti di misura del rumore sia eseguita una misura di tipo RUF condotte in Ante Operam e nella fase Post Operam sulle 24 ore. Per l'attività Post Operam sia prevista una misurazione di rumore ferroviario (RUF) a cadenza annuale estesa per i 5 anni successivi alla fine dell'opera a partire dall'anno successivo alla data di termine lavori del progetto. Ciascuna misura di tipo RUF, RUL o RUC dovrà essere preventivamente concordata con l'ARPA FVG, in base al programma di dettaglio delle attività di cantiere.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase di progettazione esecutiva
Ente vigilante	ARPA FVG
Enti coinvolti	-

Condizione ambientale n. 5	
Macrofase	Ante – operam

Fase	Fase precedente la cantierizzazione
Ambito di applicazione	Ambiente idrico
Oggetto della condizione ambientale	Il progetto sottoposto all'autorizzazione allo scarico delle acque reflue provenienti dalle piazzole di cantiere, dovrà prevedere dei volumi di prima pioggia conformi alle disposizioni del Piano regionale di Tutela delle acque del FVG.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase precedente la cantierizzazione
Ente vigilante	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Enti coinvolti	Servizio gestione risorse idriche – Regione FVG

Condizione ambientale n. 6	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale
Oggetto della condizione ambientale	La ditta dovrà redigere e tenere a disposizione di eventuali controlli da parte degli Enti competenti un documento (Registro di cantiere) contenente almeno le seguenti informazioni: a) Numero di viaggi relativi ai mezzi in uscita dal cantiere; b) Numero di mezzi impiegati per le opere di scotico delle aree di cantiere e quantità giornaliera del materiale asportato; c) Numero di mezzi impiegati nell'attività di escavazione e quantità di materiale scavato; d) Data, ora di inizio e di fine bagnatura delle zone non asfaltate; e) Data, ora di inizio e di fine bagnatura dei cumuli; f) Orario delle attività principali svolte nell'arco della giornata.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase di cantiere
Ente vigilante	ARPA FVG
Enti coinvolti	-

2. Di dare atto che le condizioni ambientali sopra indicate tengono conto anche dei pareri complessivamente pervenuti.
3. All'esecuzione della presente deliberazione provvederà il Presidente della Regione con apposito parere, formulato sulla base della deliberazione medesima, che verrà inviato al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

IL SEGRETARIO GENERALE

IL PRESIDENTE