



Il Ministro dell'Ambiente

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986 n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; D.P.C.M. del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto del completamento del collegamento autostradale Lacotisce-Rabuiese da realizzarsi nei Comuni di S. Dorligo e Muggia (TS) presentata dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Direzione Generale della viabilità e dei trasporti con sede in Trieste, via Giulia 75/1, in data 12 maggio 1998;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 26 agosto e 28 ottobre 1998;

VISTA la nota della Regione Friuli Venezia Giulia dell'11 settembre 1998, pervenuta il 15 settembre 1998, con cui si esprime un parere favorevole con prescrizioni;

VISTA la nota del Ministero per i beni e le attività culturali del 18 agosto 1998, pervenuta in data 28 agosto 1998, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 284 formulato in data 21 gennaio 1998 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante:

- il completamento delle opere per la Grande Viabilità di Trieste (G.V.T.), raccordo autostradale di collegamento del Porto di Trieste con l'Autostrada A4 e il valico italo-sloveno di Rabuiese (direzione Capodistria e Pola- Croazia), il progetto presentato costituisce l'ultimo tronco di detta viabilità;

GB MW
AR 12

- il tracciato dell'opera proposta sostituirà nel tratto terminale la S.S. n. 15 per tutto il traffico in direzione ex Jugoslavia attraverso il valico di Rabuiese, oltre a servire tutto il traffico interessato dalla Zona Industriale delle Noghere ed il traffico locale da e per Muggia, contribuendo alla sistemazione della Strada Provinciale n. 12 "delle Noghere" (la quale, una volta realizzata la nuova infrastruttura, assumerà la funzione di viabilità urbana di collegamento);

osservato che:

- il tracciato interessa i Comuni di S. Dorligo della Valle e Muggia. Il territorio è caratterizzato da zone collinose di modesta altezza, alternate a piane alluvionali solcate da corsi d'acqua, intersecato da infrastrutture e penalizzato dalla presenza del corridoio "tecnologico" industriale (compreso fra la zona industriale fra Trieste e S. Dorligo della Valle e l'area destinata dalla S.I.O.T per la collocazione di serbatoi di combustibile liquido, e il corridoio fra gli insediamenti industriali della E.Z.I.T). Il paesaggio è fortemente antropizzato e le realtà edificate e industriali si impongono sul contesto modificandone la percezione. Gli spazi a disposizione sono particolarmente ridotti, rendendo di fatto il percorso obbligato;
- il progetto parte dal nodo di Lacotisce, costituito da quattro rampe unidirezionali distinte e indipendenti l'una dall'altra, con due viadotti affiancati della lunghezza di circa 397 m che terminano all'imbocco delle due gallerie, una per ogni senso di marcia e lunghe 1.323 m. All'uscita dalle gallerie il tracciato prosegue sempre su due viadotti separati dove sono previste le rampe unidirezionali di svincolo da e per la zona Industriale delle Noghere, nonché le bretelle di collegamento con la viabilità ordinaria (S.S. n.15 e variante alla S.P. n.12). La strada termina con il Piazzale di Valico di Rabuiese che è un allargamento della piattaforma stradale dove, similmente a quanto esistente da parte slovena, sono previste n. 6+6 corsie da 3,20 metri di larghezza, n. 3+3 garitte da 2,50 metri di larghezza e n. 1 edificio di larghezza pari a 10 metri. Considerando anche le banchine laterali pavimentate da 1,25 m ed elementi marginali della carreggiata la larghezza totale prevista è di 67,40 metri;

considerato che:

il progetto persegue i seguenti obiettivi:

- il potenziamento del collegamento internazionale con i principali valichi (Ferneti, Pese, Rabuiese, Pola) e con l'Est Europeo, ricongiungendo la parte terminale dell'autostrada A4 con il Porto di Trieste;
- il miglioramento delle condizioni di deflusso (che registra forti punte stagionali) non solo in termini strutturali, ma anche funzionali all'interno della G.V.T. e della rete autostradale A4;
- il miglioramento della viabilità locale, convogliando sulla nuova arteria infrastrutturale la maggior parte del traffico (in particolare pesante) che attualmente transita attraverso la viabilità cittadina;
- l'intero tracciato e le sue pertinenze non ricadono in aree di pregio naturalistico o paesaggistico, nè sono prossime ad emergenze storico-culturali, ad eccezione dell'area del Monte d'Oro che assume una valenza in relazione al contesto fortemente antropizzato nel quale è inserita. Non si rileva una sensibile presenza nè floristica, nè faunistica (se non l'avifauna che popola le aree boscate del Monte d'Oro);
- per la realizzazione della strada è stato necessario prevedere lo spostamento di tutte quelle infrastrutture che interferiscono con il tracciato (oleodotti, metanodotti depositi di combustibili ecc.);
- è stato previsto un sistema di captazione delle acque meteoriche e di qualsiasi liquido presente sulle carreggiate;

Handwritten signature and initials.



Il Ministro dell'Ambiente

- la Galleria di Monte d'Oro non provoca alcuna sottrazione o limitazione d'uso di territorio, se non per quei brevi tratti inerenti gli imbocchi, dove si prevedono dei rimodellamenti morfologici con reimpianto di vegetazione;
- il tratto dello Svincolo delle Noghere interessa principalmente una fascia di terreno che attraversa la valle delle Noghere in una zona destinata ad insediamenti industriali. Il viadotto è alto circa 9 metri sul piano campagna e lungo circa 900 m per garantire l'attraversamento di una strada provinciale, le ampie luci e le dimensioni contenute delle pile di sostegno assicurano all'insieme una limitata sottrazione di territorio e una limitata invasività visiva;
- una interferenza si ha invece per quei tratti in rilevato che interessano le aree boscate e miste all'uscita della galleria e per quelli che interessano le aree agricole. Tuttavia l'impatto generato può essere opportunamente mitigato con la realizzazione di fasce di vegetazione nelle scarpate del rilevato stesso;

valutato che:

- l'intervento risulta coerente con le previsioni degli strumenti di programmazione urbanistica, di tipo finanziario, di pianificazione generale che di settore, che prevedono la costruzione dell'infrastruttura;
- la realizzazione del collegamento autostradale Lacotisce-Rabuiese comporterà un miglioramento dei livelli di servizio in tutta la provincia di Trieste e un efficace collegamento con il porto di Trieste e il valico di Rabuiese. Tale effetto è principalmente dovuto alla sostituzione, da parte dell'opera in progetto, della S.S. 15 che attualmente costituisce l'unica grossa arteria afferente alla città di Trieste per chi proviene dalla penisola istriana, dal comprensorio di Aquilinia, dalla zona di insediamento produttivo delle Noghere e dalla cittadina di Muggia;
- i dati di traffico dimostrano la criticità del sistema viario complessivo, soprattutto nel periodo estivo, l'alta percentuale di mezzi pesanti determina inoltre situazioni operative difficili per il personale addetto ai controlli di frontiera con lunghe code di veicoli. La soluzione proposta dovrebbe risolvere il problema del traffico in uscita dall'Italia senza intralciare il traffico locale quello per la zona industriale di Noghere e quello da e per Muggia.
- per la realizzazione della strada è stato necessario prevedere lo spostamento di tutte quelle infrastrutture che interferiscono con il tracciato. Tutte le soluzioni progettuali e gli spostamenti previsti, sono già stati studiati e concordati con gli Enti Pubblici e le società proprietari delle infrastrutture;
- il tronco autostradale non crea discontinuità in aree di riconosciuta valenza e criticità ecologico-naturalistica e paesistica. L'intero tracciato e le sue pertinenze non ricadono in aree sottoposte a vincoli né di tipo paesaggistico, né di tipo archeologico. Tali aree, infatti, interessano zone altamente urbanizzate in un ambiente piuttosto degradato, privo di alcuna emergenza storico-culturale;
- dal punto di vista del bilancio dei materiali per il tronco autostradale Lacotisce - Rabuiese risulta una compensazione tra il materiale di scavo e quello di riporto (circa 80%). Le soluzioni proposte per lo smaltimento degli smarini di galleria risultano accettabili;
- non è stata effettuata una campagna di rilievi relativamente all'inquinamento atmosferico ed acustico, tuttavia nello studio di impatto ambientale sono state indicate le attività di raccolta dati e le campagne di monitoraggio da attivare a seguito della entrata in funzione della nuova arteria; altresì è previsto il ricorso a barriere anti-rumore e anti-inquinamento, proponendo inoltre, come misure di mitigazione, ove possibile, una piantumazione con alberi a chioma folta atta a costituire una zona filtro per l'attenuazione dei disturbi dai vari tipi di inquinamento;

44W
GB AR

- dal punto di vista paesaggistico l'infrastruttura avrà una percettività modesta essendo in buona parte realizzata in galleria. I tratti previsti in viadotto attraversano aree già compromesse dal punto di vista paesaggistico, particolare attenzione va riservata in corrispondenza degli svincoli al lato nord-est del Monte d'Oro (inizio gallerie) e nei tratti in rilevato (uscita della galleria Monte d'Oro in corrispondenza di aree boscate e in corrispondenza delle aree agricole). Per quanto riguarda il nodo di Lacotisce gli effetti paesaggistici dell'opera, che sono di un certo rilievo, si inseriscono tuttavia in un'area che vede già la presenza di viadotti ferroviari e stradali; la scelta della stessa tipologia delle opere in sopraelevato rende più accettabile la soluzione;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

CONSIDERATA la nota della Regione Friuli Venezia Giulia dell'11 settembre 1998 pervenuta il 15 settembre 1998 in cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni di cui si dovrà tener conto nella fase della progettazione esecutiva:

- *dovranno essere evitate quanto più possibile le opere di contenimento in muratura, preferendo soluzioni meno impattanti quali ad esempio scarpate in terra o terre armate;*
- *le scarpate delle opere di contenimento, di rilievi e degli scavi a cielo aperto dovranno per quanto possibile mantenere un pendenza contenuta, venire realizzate in terra e successivamente essere inerbite, prevedendo anche una messa a dimora di essenze arboree ed arbustive;*
- *gli imbocchi delle gallerie dovranno essere realizzati con "taglio all'indietro";*
- *le barriere fonoassorbenti dovranno essere mirate alle singole situazioni locali, privilegiando, ove possibile, l'uso di barriere naturali, quali rilevati in terra inerbiti e cespugli o barriere verdi di assenze arboree ed arbustive, oppure seminaturali, quali muri a verde;*
- *nell'attraversamento dei corsi d'acqua, laddove fossero previste modifiche delle sponde, e/o la realizzazione di opere di difesa, si raccomanda di limitare l'uso dei materiali litoidi riducendolo allo stretto necessario in estensione e comunque limitato in altezza alle quote normalmente bagnate, preferendo comunque l'impiego di palificate in legno, con testata a pelo d'acqua, e sovrastanti scarpate in terra inerbita a richiamare l'andamento naturale delle rive;*
- *per le aree racchiuse all'interno dei sedimi stradali, in corrispondenza degli svincoli, dovranno essere specificate soluzioni atte ad alleggerire l'impatto visivo delle opere viarie;*
- *per gli aspetti specificatamente vegetazionali dei ripristini, si dovrà prevedere l'uso di specie autoctone, con l'indicazione del sesto d'impianto per le piante arboree, prevedendo le cure colturali e le sostituzioni delle fallanze;*
- *dovrà essere presentato un progetto dettagliato del verde con funzione di ripristino e mascheramento, a firma di professionista abilitato;*

dovrà essere integrata nella fase esecutiva:

- *l'elenco delle ditte e relativi fondi interessati da acquisizioni e asservimenti nell'ambito delle prescrizioni progettuali;*
- *il progetto delle opere temporanee di cantiere (strade di servizio, manufatti, ecc.) con particolare riguardo ai provvedimenti che si prevede di mettere in atto al fine di impedire il verificarsi di dissesti di carattere idrogeologico, nonché la documentazione circa le fasi di ripristino delle stesse aree;*
- *definizione delle località per la discarica dei materiali di scavo in esubero nel caso esse rientrino in vincolo idrogeologico, nonché previsioni di sistemazione e ripristino delle stesse;*



Il Ministro dell'Ambiente

nella fase di gestione dell'opera si dovrà:

- *assicurazione, da parte dell'Ente appaltante, sull'instaurazione di un rapporto collaborativo con gli Enti locali (Comuni di San Dorligo-Dolina e di Muggia i cui territori sono interessati dall'intervento), onde poter conoscere le varie fasi del lavoro (programma, durata, difficoltà) e poter così risolvere problematiche in rapporto all'ambito ed al territorio circostante con riguardo anche a esigenze della popolazione e ai disagi che ne conseguiranno durante l'esecuzione dei lavori;*
- *la previsione progettuale e la copertura finanziaria per l'estensione delle barriere antirumore ai punti critici limitrofi ai tratti autostradali in progetto (Domio, Lacotisce, Mattanaia), dall'abitato di Domio fino alla Grandi Motori di Trieste e nel tratto prospiciente l'abitato di San Giuseppe;*
- *la verifica e periodica pulizia delle condotte di smaltimento acque meteoriche esistenti che possono risultare intasate e verifica capacità accoglimento acque piovane provenienti dall'opera in progetto;*
- *l'apposizione, entro i limiti del territorio comunale, di segnaletica stradale in lingua italiana e slovena, come previsto dallo statuto comunale;*
- *la previsione, in sede di progettazione esecutiva dell'opera, del mantenimento o costruzione di un passaggio pedonale e ciclabile di collegamento tra le frazioni circostanti l'opera e cioè tra Mattanaia, Lacotisce e Domio;*
- *l'individuazione delle aree adiacenti all'opera e costituenti pertinenze della stessa con definizione delle competenze e periodicità della manutenzione;*
- *l'illuminazione delle aree circostanti all'opera;*
- *l'utilizzo delle aree sottostanti le strutture sopraelevate per parcheggio autoveicoli o aree verdi, compatibilmente con le norme del Codice stradale o di sicurezza con particolare riguardo alla zona prospiciente la sede del Circolo Culturale Fran Venturini;*
- *la riduzione dell'impatto ambientale con la realizzazione, laddove possibile, di superfici a verde, barriere vegetali, avendo cura di posizionare e dimensionare i canali di sgrondo acque, le recinzioni, i muri di sostegno e le scarpate;*
- *siano disposti i piani di frazionamento ed individuate le aree di pertinenza della viabilità, in oggetto, evitando la formazione, nel territorio interessato, di lotti interclusi;*
- *all'imbocco delle gallerie, in caso di incidenti stradali nel loro interno, venga assicurato, mediante apposita viabilità, l'accesso alle medesime dei mezzi di soccorso evitando che i conseguenti incolonnamenti di veicoli nelle corsie autostradali impediscano il movimento di tali mezzi;*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali del 18 agosto 1998, pervenuto in data 28 agosto 1998, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale;

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito si sintetizzano:

- Federazione Speleologica della Regione Friuli-Venezia Giulia, che rileva come buona parte del tracciato ed in particolare le previste gallerie, attraversi un territorio carsico potenzialmente ricco di cavità naturali e chiede quindi che durante l'esecuzione dei lavori si osservino tutte le cautele necessarie per la loro conservazione;

mmw
GB
AR

- WWF sezione di Trieste, Italia Nostra sezione di Trieste, Legambiente sezione di Trieste, Acli Anni Verdi Provinciale;
- tali associazioni dichiarano che, a loro avviso, lo studio:
- presenta documentazione superata e non attuale ed alcuni errori nelle tabelle matriciali;
 - è carente per quanto riguarda la parte relativa alla vegetazione, flora, e fauna;
 - è carente di dati e valutazioni relativi ai flussi di traffico attuale e previsto.
- chiedono che:
- sia prevista la realizzazione di idonee barriere antirumore in prossimità delle uscite delle gallerie;
 - sia prevista la realizzazione di due sottopassaggi in prossimità del valico di Rabuiese;
 - sia aumentato il raggio di curvatura dello svincolo in località Lacotisce tra il nuovo tronco e il tratto esistente della grande viabilità triestina;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

E S P R I M E

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al completamento del collegamento autostradale Lacotisce-Rabuiese da realizzarsi nel Comune di S. Dorligo e Muggia (TS) presentata dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) dovrà essere attuata, prima della realizzazione dell'opera, una analisi dettagliata del rischio (di irraggiamento termico e/o di dispersione di nubi di vapori infiammabili) derivato dall'inserimento della nuova infrastruttura in prossimità dei depositi di combustibile della S.I.O.T. e si dovranno prevedere, se necessarie, le misure di riduzione e gestione del rischio stesso e le relative mitigazioni;
- b) prima della realizzazione dell'opera, con idonee campagne di rilevamenti acustici in corrispondenza dei ricettori più sensibili e con l'elaborazione di appositi modelli previsionali, dovrà essere adeguato il progetto esecutivo delle misure di mitigazione dell'impatto acustico;
- c) dovrà essere elaborato, ai sensi della legge n. 494 del 14/8/1996, il progetto delle aree di cantiere, che dovrà prevedere la minimizzazione degli impatti per le polveri, il rumore e il traffico indotto e il successivo ripristino delle aree;
- d) dovrà essere progettata una barriera antirumore e antinquinamento luminoso nel tratto compreso fra il Rio Ospio e in prossimità del piazzale del valico di Rabuiese;
- e) dovrà essere previsto il prolungamento del viadotto sino alla ettometrica (Hm) 33 per il transito della fauna selvatica e per garantire la continuità della esistente strada comunale;
- f) si dovrà prevedere la rivegetazione dei terreni sottostanti i viadotti, tramite un sistema di sub-irrigazione mediante tubi porosi collegati con le vasche di raccolta delle acque di dilavamento della piattaforma stradale dotate di opportuni sistemi di separazione da eventuali fluidi inquinanti;
- g) per gli imbocchi delle gallerie, il sovrappasso di rio Ospio, i tratti in rilevato in prossimità del sovrappasso S.P. n. 12 Noghere e le spalle dei viadotti, si dovrà prevedere una riconfigurazione morfologica delle scarpate che vanno rivegetate con specie arbustive e arboree autoctone; in particolare, di dovrà ricostituire la continuità delle aree boscate agli imbocchi della galleria Monte d'Oro;



Il Ministro dell'Ambiente

- h) per tutte le opere a verde e di ripristino ambientale previste, si farà ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica secondo il documento del Ministero dell'Ambiente "Linee Guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del settembre 1997.
- i) per la verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui al punto d) e e) i relativi progetti dovranno essere presentati al Servizio VIA del Ministero dell'Ambiente;
- l) dovranno altresì essere ottemperate tutte le prescrizioni della Regione Friuli Venezia Giulia non ricomprese nelle precedenti;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Regione Friuli Venezia Giulia Direzione Regionale della viabilità e trasporti, al Ministero dei lavori pubblici DICOTER, all'ANAS Direzione Centrale ed alla Regione Friuli Venezia Giulia, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 18 MAG. 1999

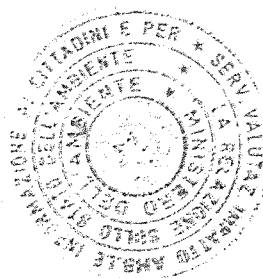
IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

[Signature]

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI

[Signature]

La presente copia fotostatica composta
di N. 7 fogli è conforme al
suo originale
Roma, li 19.05.1999. Angelli



[Handwritten initials]