



Comune di Monfalcone
Provincia di Gorizia
piazza della Repubblica 8
I-34074 Monfalcone | Go
www.comune.monfalcone.go.it

ALLEGATO PARERE SULLA RICHIESTA INTEGRAZIONI STUDIO IMPATTO AMBIENTALE

Con nota prot. CTVA-2012-0003680 del 16/10/2012, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale- VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATMM), ha richiesto integrazioni con riferimento al progetto della nuova linea AV/AC Venezia Trieste al committente RFI – ITALFERR.

Con nota prot. 24231 dd 08/07/2013 e successive integrazioni prot. 25075 dd. 15/07/2012 la Regione Friuli Venezia Giulia ha inviato la relativa documentazione per l'espressione di parere da parte dell'Amministrazione Comunale ai sensi dell'art. 3 della LR 43/90.

Preso atto della corposa documentazione integrativa pervenuta su supporto informatico e composta rispettivamente da risposte testuali e allegati grafici, premettendo la difficoltà di individuazione delle risposte fornite ai quesiti posti dal MATTM in riferimento al precedente parere espresso dal Comune di Monfalcone con Deliberazione consiliare n. 12/52 dd. 17/07/2012, ai fini di un migliore lettura di confronto e riscontro il presente parere allegato è stato impostato su tabelle comparative suddivise per colonne secondo il seguente criterio a griglia:

- Nella prima colonna viene riportato il quesito del MATTM e i relativi sottopunti;
- Nella seconda colonna vengono riportate le osservazioni del parere espresso dal Comune di Monfalcone con DC 12/52 dd. 17/07/12 in affinità ai contenuti dei quesiti posti dal MATTM;
- Nella terza colonna, evidenziata con sfondo verde, vengono riassunti sinteticamente i contenuti delle risposte fornite dal proponente ai quesiti posti e valutato se le stesse danno riscontro positivo o meno alle osservazioni del Comune di cui alla seconda colonna.

Nel presente documento sono stati stralciati tra i 41 quesiti posti al MATTM, quelli di tipo puntuale e specifico non inerenti al territorio comunale di Monfalcone o non oggetto di precedenti osservazioni (evidenziati con carattere barrato).

AMBITO PROGRAMMATICO - PROGETTUALE

QUESITO 1 - MATTM	PARERE SIA MONFALCONE DC 12/52- 17/07/12	RISCONTRO QUESITO A PARERE SIA COMUNE
<p>Con riferimento al progetto ed alle Ipotesi di Tracciato presentate, si richiede di:</p>	<p>1.1 Oss.: La mancanza dell'analisi Costi e Benefici non consente la determinazione della reale necessità delle opere in relazione alle esigenze attuali e future del territorio anche in considerazione che un'ampia parte del territorio sarà gravato da pesanti vincoli per lungo tempo con inevitabili ripercussioni economiche sul valore dei beni stessi.</p>	<p><i>E' stata ripresentato lo studio trasportistico articolato su tre scenari</i></p>
<p>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.</p>	<p>1.2 Oss.: La genesi progettuale con particolare riferimento al quadro di riferimento Programmatico è carente in termini di valutazioni di tipo strategico, infatti l'intero Studio di Impatto Ambientale non considera soluzioni alternative rispetto a quella progettuale prevista, limitandosi alla mera considerazione dell'"ipotesi zero" ovvero la non realizzazione delle opere.</p> <p>1.3 Oss.: Dall'Analisi Trasportistica emerge che le linee esistenti hanno allo stato attuale un'ulteriore capacità residua che verrà pressoché raddoppiata con l'eliminazione dei colli di bottiglia, ma nel contempo si evidenzia che l'intero studio non prevede alcuna verifica intermedia in occasione del completamento delle singole fasi atte a verificare le reali necessità e le conseguenti tarature degli interventi delle fasi successive.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - <i>BASE- situazione attuale,</i> - <i>TENDENZIALE – con i progetti cosiddetti “di contorno” relativi alla Regione Veneto o comunque altre linee con l'esclusione dell'intervento in oggetto relativo alla linea AV/AC Venezia-Trieste</i> - <i>INTERVENTO-o di progetto che comprende la linea AV/AC Venezia-Trieste</i>
<p>b) Presentare l'analisi costi benefici per la tratta "Ronchi dei Legionari-Trieste".</p>	<p>1.4 Oss.: La mancanza di un Piano Economico e Finanziario non consente la verifica della fattibilità delle opere nei tempi previsti per le singole fasi, ponendo l'intero progetto in una fase di indeterminatezza.</p> <p>1.5 Oss.: La mancanza congiunta dell'analisi costi e benefici e del piano economico finanziario anche a fronte delle problematiche insite nelle aree di attraversamento (Carso) riporta il progetto attuale alle considerazioni di indeterminazione dell'onere economico che hanno suffragato le motivazioni negative della commissione Via sul precedente</p>	<p><i>Rispetto allo studio precedente gli scenari di configurazione infrastrutturale tendenziali e di progetto si basano sull'assunto che, allo stato attuale, nei programmi di sviluppo della rete ferroviaria slovena non è prevista la realizzazione della linea Divaca-Lubiana che comporta l'alleggerimento del corridoio est-ovest e incremento dei traffici sull'asse sud-nord.</i></p> <p><i>Si rileva quindi che a livello di infrastrutture per il nostro territorio lo scenario base e tendenziale non prevedono la realizzazione del progetto ne tantomeno degli interventi al contorno per la nostra tratta con previsione di scenari intermedi con aumento di capacità della linea esistente tanto che viene ribadito che l'ipotesi zero, che prevede una serie di interventi sulla linea esistente (potenziamento e adeguamento trazione elettrica, implementazione sistemi di distanziamento dei treni evoluti, adeguamento apparati di sicurezza delle stazioni, eliminazione passaggi a livello e installazioni barriere antirumore) non sono in grado di produrre significativi benefici sulla capacità della linea storica.</i></p> <p><i>In ogni fasizzazione proposta si evidenziano le criticità del bivio di San Polo con impedimento della crescita dei flussi da/per il Porto di Trieste e Slovenia senza compromissione della tratta verso Tarvisio e il Nord Italia.</i></p>

	<p>progetto del 2003.</p> <p>1.6 Oss.: La mancanza di un Piano Economico e Finanziario non consente di avere evidenza dell'entità e garanzia della copertura finanziaria dei fondi necessari alle compensazioni ambientali naturalistiche ed antropiche.</p> <p>1.7 Oss.: Nel progetto preliminare, oltre ai limiti di asservimento, a quello di esproprio e quello di rispetto ferroviario previsto dal D.P.R. 753/80 viene indicato anche il limite di 75 ml di fascia di vincolo urbanistico, previsto tra l'altro anche per la viabilità di cantiere che interessa il comprensorio carsico all'interno del territorio comunale.</p> <p>In merito a tale fascia si rileva una difformità rispetto al Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica adottato dalla Giunta Regionale con deliberazione n.2763 dd. 29/12/2010, in quanto all'art. 10 delle norme di attuazione di piano il limite, esclusivamente per le tratte ferroviarie regionali dell'asse infrastrutturale del Corridoio V viene stabilito in 60 ml. a partire dal limite del tracciato.</p> <p>Si sottolinea inoltre che tale vincolo, avente una funzione di mera salvaguardia, sia del tutto inopportuno, in quanto apposto ad un'area fortemente antropizzata che non lascia spazio verso la città, anche nelle fasi future di progettazione a possibili modifiche del tracciato.</p>	<p><i>Analogamente la stima della domanda di traffico è quantificata su altrettanti ipotesi di crescita (BASSA-pessimistica, MEDIA-moderata, ALTA- ottimistica).</i></p> <p><i>L'aggiornamento dello studio precedente considera come conclusione la necessità del progetto/intervento nella sua interezza che deve essere realizzato per fasi progressive con l'ordine di priorità previsto.</i></p> <p><i>Tuttavia senza il potenziamento del tratto sloveno ciò determinerà una disposizione dei flussi lungo il corridoio adriatico-baltico che interessa il valico di Tarvisio.</i></p> <p><i>E' stata presentata la relazione Analisi Costi Benefici per la tratta "Ronchi dei Legionari-Trieste" in riferimento al progetto preliminare e agli scenari di traffico prima indicati nello studio trasportistico con i diversi indicatori socio-economici, di gestione, di esercizio e dei vari effetti locali dei cantieri con previsione a saldo positivo per l'ipotesi di traffico di crescita media (2060) e alta (2043) e saldo negativo per crescita bassa quindi non significativo ai fini della valutazione dell'investimento.</i></p> <p><i>Rispetto all'osservazioni dal punto 1.1 del Comune si prende atto della documentazione pervenuta tuttavia alla luce della considerazione di cui al capitolo 5 "Configurazioni infrastrutturali" di non interesse della Repubblica Slovena al proseguimento della linea AV/AC nel proprio territorio nazionale, viene meno la prerogativa di base del percorso alta velocità fino a Trieste.</i></p> <p><i>In linea generale si riscontrano delle carenze di base nella trattazione prodotta considerando che, solo a titolo esemplificativo, nel capitolo 2 "Contesto della Mobilità" viene del tutto trascurato il Porto di Monfalcone, già connesso con la rete ferroviaria esistente, a fronte degli scenari descritti rispettivamente per i porti di Venezia, Trieste e Koper (Capodistria).</i></p>
--	---	---

		<p><i>In nessuna parte della documentazione prodotta si fanno ulteriori riferimenti alle difformità di vincolo già evidenziate.</i></p> <p><u>Non c'è riscontro completo e pertanto si ribadiscono integralmente le osservazioni già formulate.</u></p>
--	--	--

QUESITO 2- MATTM	PARERE SIA MONFALCONE DC 12/52- 17/07/12	RISCONTRO QUESITO A PARERE SIA COMUNE
<p><i>Produrre con maggior dettaglio le analisi che hanno condotto alla scelta della soluzione progettuale proposta, evidenziando gli aspetti tecnici, economici ed ambientali, in modo da permettere:</i></p> <p>a) Il confronto tra le alternative, compresa l'opzione zero, intendendo per opzione zero l'ipotesi di potenziamento della linea esistente, comprensive di previsioni di adeguamenti locali ove tale linea sia palesemente insufficiente, mediante analisi multicriteria.</p> <p>b) La riparametrazione dell'Analisi Multi Criteri (AMC) utilizzata, inserendo tra i criteri utilizzabili la valutazione della frammentazione ecologica, territoriale e idraulica, e rivedendo il criterio utilizzato del valore percentuale del tratto in interferenza rapportato alla lunghezza totale (una stessa percentuale, a parità di altri fattori, sembra pesare in egual modo su tutte le lunghezze delle tratte interferite) e rivalutando la media pesata con parametri più aderenti al tipo di habitat e alloro grado di fragilità.</p>	<p>vedere Oss. da 1.1 a 1.7</p>	<p><i>Il confronto tra le alternative si esaurisce solo a livello di tracciato planimetrico in termini generali di progetto.</i></p> <p><i>Viene ribadito che l'opzione zero non è confrontabile per i tipi di interventi previsti precedentemente elencati, come alternativa all'ipotesi di tracciato già presentata nel progetto preliminare ma solo propedeutica alla sua realizzazione.</i></p> <p><i>Tuttavia si rileva che l'opzione zero poteva contemplare come ipotesi alternativa di potenziamento della linea esistente il superamento del "collo di bottiglia" del bivio di San Polo essendo il tratto in questione definito critico o palesemente insufficiente nella documentazione integrativa prodotta.</i></p> <p><u>Si ribadisce quanto espresso al precedente punto.</u></p>

QUESITO 3- MATTM	PARERE SIA MONFALCONE DC 12/52- 17/07/12	RISCONTRO QUESITO A PARERE SIA COMUNE
<p><i>Produrre una Cartografia tematica in scala appropriata o comunque non inferiore ad 1:10.000 (privilegiando la facilità di lettura e di sintesi), su cui siano contemporaneamente riportati e sovrapposti, accanto al tracciato scelto come ipotesi base , i seguenti tematismi:</i></p> <p>a) Aree sottoposte a Vincoli di qualsivoglia natura (Zone protette, Vincoli Paesaggistici, Geositi, Rischio idraulico, Rischio archeologico, identificate con legenda di colori e denominazione.</p>	<p>10.1 Oss.: Nello Studio di Impatto Ambientale per quanto riguarda le opere di mitigazione, compensazione e ripristino le stesse sono individuate come metodologia e progettualità ma non sono presenti considerazioni sui tempi stessi di ripristino ovvero su quali siano gli orizzonti temporali per la completa rinaturalizzazione allo stato ante operam delle aree interessate dagli interventi.</p> <p>10.2 Oss.: Non vi è indicazione specifica di quali siano</p>	<p><i>Alcuni riscontri alle osservazioni 10.1-10.2 -10.3-10.4 si trovano nella documentazione redatta dal proponente ai quesiti 3, 33 e 34.</i></p> <p><i>Nella riproposizione cartografica in oggetto, Rispetto al punto 10.1 non sono stati considerati i tempi di ripristino e gli orizzonti temporali per la completa rinaturalizzazione delle aree interessate dagli interventi.</i></p>

<p>b) Aree di cantiere identificate per tipologia (Cantiere Base, Cantiere Operativo, Aree di deposito e/o stoccaggio, ecc.) anch'esse distinte con simbologia adeguata.</p>	<p>le essenze arbustive ed arboree impiegate per ricucire le aree interessate dalle opere ma vi è solo una generica indicazione sul fatto che le stesse saranno di tipo "autoctono"</p>	<p><i>Rispetto al punto 10.2 si indicano interventi di mitigazione a verde con formazioni di siepi arbustive mesofile e termofile, filari di cipressi, arbusteti sopra le gallerie artificiali e formazione di macchia boscata con indicazione puntuale delle rispettive dimore. Si evidenzia che va posta massima attenzione al rispetto della tipologia ambientale della cosiddetta "landa carsica" che la tipologia di mitigazione proposta potrebbe potenzialmente compromettere.</i></p>
<p>c) Posizione ed estensione delle Opere di mitigazione, caratterizzate da differente simbologia in legenda e dotate di etichette identificative specifiche (es. altezza prevedibile barriere antirumore), con particolare evidenza per le mitigazioni post-operam delle aree di cantiere.</p>	<p>10.3 Oss.: In riferimento alle opere di mitigazione previste, si fa riferimento esclusivamente a siepi, essenze arbustive, e filari arborei ma si evidenzia come in larga misura le opere di mitigazione acustica (barriere antirumore) si sviluppino ad altezze anche superiori agli 8 metri dal piano di campagna per le quali non è dato di sapere, come le stesse verranno mitigate delegando il tutto alla scelta dei cromatismi delle stesse.</p> <p>10.4 Oss.: In riferimento alle strutture ferroviarie dismesse si segnala che la maggior parte delle aree per le quali è previsto un ripristino e una ricucitura con il territorio risultano occluse tra i tracciati delle nuove linee e che non sono date indicazioni specifiche su come le stesse potranno essere mantenute e fruite.</p>	<p><i>Rispetto al punto 10.3 sono definite le barriere antirumore con l'indicazione del loro numero, della lunghezza ed altezza. Non viene data risposta sull'impatto di tali manufatti sul contesto urbano e del paesaggio.</i></p> <p><i>Rispetto al punto 10.4 non vengono evidenziati nuovi elementi in relazione all'eventuale fruizione e manutenzione delle aree ricucite che di fatto risultano intercluse tra i tracciati delle nuove linee.</i></p> <p><u>Non c'è riscontro e pertanto si ribadiscono integralmente le osservazione già formulate.</u></p>

<p>QUESITO 4- MATTM</p>	<p>PARERE SIA MONFALCONE DC 12/52- 17/07/12</p>	<p>RISCONTRO QUESITO A PARERE SIA COMUNE</p>
<p><i>In riferimento al posizionamento delle aree di cantiere, alla luce della cartografia di cui al punto precedente :</i></p> <p>a) Integrare lo studio con gli eventuali screening resi necessari dalla verifica di una distanza delle aree di cantiere da aree ambientali tutelate inferiore ai 1000 m.</p>	<p>3.1 Oss.: Dalla documentazione si rileva che nel territorio Comunale i principali cantieri (Cantiere Base CB02F1F2, Cantiere operativo CO02F1F2, e l'Area di Stoccaggio AS02F2) sono dislocati attorno ad un ricettore sensibile sotto vari aspetti ambientali quale è l'Ospedale di S.Polo. si evidenzia peraltro che lo stesso non risulta essere censito tra le aree potenzialmente critiche (rif. pag. 186/431 SIA)</p> <p>3.2 Oss.: Lo Studio di Impatto Ambientale si rivela totalmente mancante di considerazioni in merito a quale sia l'impatto sul ricettore sensibile dell'Ospedale di S.Polo dei seguenti aspetti ambientali significativi: <i>per la fase di cantiere:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • effetti derivanti dal rumore e dalle vibrazioni generati dalle operazioni interne alle aree di cantiere 	<p><i>Lo screening fornito dal proponente si riferisce esclusivamente ad una verifica delle aree di cantiere sul territorio comunale rispetto ad aree di tutela ambientale con il mantenimento delle stesse, concludendo che le interferenze prodotte in termini di frammentazioni/variazioni della vegetazione e dell'habitat, disturbo del ciclo biologico e azioni di sbarramento dei corridoi ecologici non sono significativi.</i></p> <p><i>Nulla viene evidenziato rispetto alle osservazioni 3.1.-3.2-3.3.3.4 relative all'impatto delle aree di cantiere indipendentemente dalla loro tipologia (cantiere operativo, cantiere base, cantiere di armamento, area tecnica, di stoccaggio) nei confronti del presidio ospedaliero.</i></p>

	<p>(movimentazione mezzi, carico/scarico materiali, assemblaggi, etc.) con specifica valutazione dell'effetto congiunto con il rumore e le vibrazioni provenienti dalle attività esterne alle aree di cantiere (Linea storica in esercizio, scavi gallerie, traffico di mezzi pesanti etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> • emissioni in atmosfera di polveri ed inquinanti dovuti a movimentazione materiali e mezzi, centrali di betonaggio etc. un tanto anche tenuto conto del fatto che non sono stati ancora determinati quantitativamente degli indicatori (rif. pag. 336/431 SIA) • viabilità di cantiere ed interferenze con la viabilità preferenziale di accesso all'ospedale dei mezzi di soccorso <p><i>per la fase di esercizio:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • effetti derivanti dal rumore e dalle vibrazioni indotti dalle nuove linee con particolare attenzione alle linee LS UD-TS BP/BD, LS VE-TS BP e AV/AC con specifico riferimento agli effetti generati singolarmente e complessivamente da tutte le linee in esercizio. <p>3.3 Oss.: Non si rileva, data la criticità dell'area prossima al presidio ospedaliero, nessuna opportuna considerazione in merito alla possibilità di individuazione di dislocazioni alternative dei cantieri Base e Operativo in funzione delle fasi lavorative un tanto anche alla luce delle considerazioni che prevedono che per alcuni cantieri non sarà possibile rispettare i limiti di legge in campo acustico (rif. pag. 350/431 SIA)</p> <p>3.4 Oss.: Non si rileva data la presenza di un ricettore estremamente sensibile nessun presidio, intervento o programma predisposto appositamente studiato al fine di tutelare da possibili fonti di disturbo il presidio ospedaliero, demandando il tutto a regole di buona prassi quali barriere, teli di contenimento dispositivi lava ruote etc.</p>	<p><i>Nello specifico rispetto alle osservazioni 3.1 e 3.2 in merito agli effetti congiunti si legge: sull'argomento dell'assenza di un'analisi che tenga conto degli effetti congiunti generati dai singoli contributi, ci sono difficoltà nel disporre di tutti i dati legati alla fase progettuale, per cui lo studio ha verificato le varie situazioni di criticità prossime alle aree di cantiere, rimandando alle successive fasi progettuali per una definizione di dettaglio degli interventi di mitigazione acustica, che non potranno essere disgiunti dallo studio dell'organizzazione del layout interno del cantiere, oltre che correlati alle modalità operative preventivate nel cronoprogramma di progetto (con particolare riferimento alle sovrapposizioni di lavorazioni in aree vicine). Non c'è pertanto evidenza degli effetti congiunti.</i></p> <p><i>In merito alle emissioni di polveri in fase di cantiere è stata presentata un'ampia disamina dell'argomento, tenendo conto della situazione ante operam (dati centralina via duca d'Aosta) ed eseguite delle simulazioni. Le simulazioni tengono conto delle varie mitigazioni che si dovranno adottare per contenere gli inquinanti. Anche queste sono ampiamente descritte.</i></p> <p><i>Verranno definite prima dell'avvio dei lavori le soglie di riferimento il cui superamento, qualora non dovuto a particolari condizioni meteo climatiche, ma attribuibili in una quota rilevante allo svolgimento delle attività di cantiere, determinerà la necessità di individuare le cause dell'inquinamento atmosferico e di porre in atto tempestive azioni di mitigazione degli impatti.</i></p> <p><i>Vengono confermati gli inquinanti NO_x e PM10, ma non vengono stabilite le soglie.</i></p> <p><i>La questione della viabilità viene rapidamente esaminata e conclusa con la proposta di una nuova viabilità, elemento questo di grande novità, prevedendo di utilizzare dei percorsi alternativi da nord che permetterebbero di evitare il passaggio nella zona urbana di Monfalcone sfruttando la</i></p>
--	--	---

		<p>via Pocar, il sottopasso sulla SS 305 ed il PL sulla SP 15. Per una quantificazione del volume del traffico dei mezzi in fase di cantiere, viene fatto rinvio agli studi contenuti nel progetto preliminare, che contiene la stima dei volumi di traffico dei mezzi di cantiere dedicati all'approvvigionamento e smaltimento dei materiali.</p> <p>Non si trovano valutazioni sulle interferenze della viabilità di cantiere con quella dell'ospedale.</p> <p>Rispetto all'osservazione 3.3 si conferma che non ci sono ipotesi di dislocazione in altro sito dei cantieri base ed operativo risultanti in prossimità dell'ospedale.</p> <p>In riferimento all'osservazione 3.4 non si trova un'analisi specifica per il ricettore sensibile ospedale di san Polo. Viene considerato ricettore sensibile, assieme ad altri, ma non analizzato a parte.</p> <p><u>Non c'è riscontro e pertanto si ribadiscono integralmente l'osservazioni già formulate.</u></p>
--	--	---

QUESITO 5- MATTM	
<i>Con riferimento alle opere d'arte previste nel tracciato, si chiede:</i>	
a) Esaminare, per i viadotti principali, soluzioni alternative per le tipologie e luci 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.	

QUESITO 6- MATTM	PARERE SIA MONFALCONE DC 12/52- 17/07/12	RISCONTRO QUESITO A PARERE SIA COMUNE
<i>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.</i>	<p>4.1 Oss.: Gli studi eseguiti non tengono in adeguato conto la viabilità di cantiere, limitandosi ad una generica individuazione peraltro non correttamente calata sulla viabilità esistente, a titolo puramente esemplificativo si riportano alcune tra le più evidenti in quanto facenti parte della viabilità di cantiere individuata come "principale":</p> <ul style="list-style-type: none"> • via Duca d'Aosta ha un senso di marcia contrario 	<p><i>Il proponente come riscontro al quesito rimanda ai dettagli sulla stima dei volumi di traffico ad elaborati grafici del progetto preliminare "progetto di cantierizzazione". Gli elaborati già a suo tempo verificati evidenziano le direttrici di viabilità di afferenza ai cantieri quali P.zza della Repubblica, Corso del Popolo, via Duca d'Aosta.</i></p> <p><i>Come già ribadito nelle osservazioni 4.1 e 4.2 si rileva</i></p>

	<p>rispetto alla viabilità prevista;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Piazza della Repubblica è esclusivamente pedonale e quindi interdetta alla viabilità; • Corso del Popolo non ha una carreggiata idonea per dimensione e fondo atto a garantire il passaggio di mezzi di cantiere. <p>4.2 Oss.: Gli studi eseguiti non tengono conto della sovrapposizione del traffico generato dalla viabilità di cantiere con il normale traffico cittadino e di attraversamento.</p>	<p><i>ancora un'evidente superficialità nella trattazione della viabilità di cantiere che si esplica con una mera definizione numerica di passaggi giornalieri di automezzi senza considerare le caratteristiche geometriche e strutturali dei vari sedimi stradali interessati, senza alcuna valutazione sulle interferenze del traffico generato dalla viabilità di cantiere e il traffico ordinario.</i></p> <p><u>Non c'è riscontro e pertanto si ribadiscono integralmente le osservazioni già formulate.</u></p>
--	--	---

QUESITO 7- MATTM	PARERE SIA MONFALCONE DC 12/52- 17/07/12	RISCONTRO QUESITO A PARERE SIA COMUNE
<p><i>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 di interventi catalogabili tra le opere di compensazione.</i></p>	<p>4.3 Oss.: Mancano completamente considerazioni su possibili congestionamenti che possono derivare dal sovraccarico della viabilità di cantiere e le conseguenti proposte per una viabilità alternativa</p>	<p><i>In relazione alla viabilità di cantiere all'interno del territorio comunale il proponente cita una possibile viabilità alternativa al cosiddetto sottovia di Viale San Marco (da interpretare negli elaborati come il sottovia di Salita Mocenigo) per afferire all'area nord del sedime ferroviario. L'alternativa è l'asse viario di via Pocar, accedendo all'altezza del sottopasso sulla SS305 e attraverso il passaggio a livello sulla SP 15 in direzione Doberdò del Lago. Anche in questo caso non viene dato riscontro all'osservazione 4.3 sugli evidenti sovraccarichi generati dalla viabilità di cantiere sulla viabilità ordinaria, tra l'altro in un tratto di viabilità in area urbana caratterizzata da diversi poli di attrazione quali il presidio ospedaliero e un'area commerciale di grande distribuzione.</i></p> <p><i>Rispetto alla proposta di nuova viabilità di cantiere, si sono riscontrate delle incongruenze ed incoerenze in merito alla pavimentazione dei percorsi, elemento importante su una scelta di viabilità alternativa sul Carso.</i></p> <p><u>Non c'è riscontro e pertanto si ribadisce integralmente l'osservazione già formulata.</u></p>

<p>QUESITO 8- MATTM</p> <p><i>Integrare il SIA con il piano di gestione delle emergenze (incidenti, sostanze pericolose, incendi, etc.) nella fase di esercizio, e con gli accorgimenti previsti per evitare l'inquinamento dei corpi idrici da sversamenti accidentali.</i></p>

QUESITO 9- MATTM

Con riferimento alla nota MATTM del 25/11/2011, in cui, al fine di presentare una comparazione organica e comparabile dei risultati dei modelli valutativi adottati nei differenti SIA relativi alle 4 Tratte della Venezia-Trieste, si richiede la stesura delle "Matrici multicriteria sintetiche" relative all'intero tracciato e comparative tra le singole tratte.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

QUESITO 10- MATTM

Con riferimento a quanto riportato nel D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., Allegato VII alla Parte II, punto 3, si ritiene opportuno completare l'analisi del Quadro di Riferimento Ambientale con la descrizione del "Patrimonio Agroalimentare" di particolare qualità e tipicità, qualora nel territorio in esame siano presenti aree di cui al punto 2 i) dell'allegato V al D.Lgs. 41/2008 (art. 21 del D.Lgs 2281/2001) potenzialmente impattate dall'opera in progetto

COMPONENTE AMBIENTALE: ATMOSFERA

QUESITO 11- MATTM

Con riferimento alle informazioni del SIA relative alla situazione delle Polveri Sottili (PM10), per alcuni punti critici, quali la stazione di Trieste - Piazza della Libertà (con valori medi giornalieri di Settembre 2009 - Settembre 2010 notevolmente superiori ai valori di riferimento di 50 µg/m³), e notato come siano presenti informazioni sulle medie annuali del PM10 relativamente ai dati rilevati da altre 5 centraline presenti nella città di Trieste (via Tor Bandena, via Carpineto, via Pitacco, via Svevo, stazione di mezzo mobile in via S. Lorenzo in S. (Staz. RFI)), si chiede al Proponente di:

a) considerare per il territorio di Trieste e per il PM 10 anche le misurazioni delle centraline di via Tor Bandena, via Carpineto, via Pitacco, via Svevo e della stazione di mezzo mobile in via S. Lorenzo in S. (Staz. RFI), analizzando le medie giornaliere e quelle annuali.

b) analizzare le medie annuali in riferimento alla centralina di Trieste - Piazza della Libertà.

e) utilizzare tali dati sia per integrare il SIA, sia per monitorare la situazione in prossimità dei cantieri a ridosso di ricettori sensibili nelle fasi AO e CO.

QUESITO 12- MATTM	PARERE SIA MONFALCONE DC 12/52- 17/07/12	RISCONTRO QUESITO A PARERE SIA COMUNE
<p>In riferimento ai dati della centralina di Monfalcone (unica centralina disponibile) e ai risultati delle misurazioni del periodo Settembre 2011 - Settembre 2012 (con PM10 che evidenzia 12 superamenti del valore giornaliero di riferimento di 50 µg/m³ e 10 valori compresi tra 40 e 50), e pur considerando che per il solo fondo non si superano i limiti normativi, si chiede al Proponente di:</p>	<p>4.4 Oss.: Non vi sono studi sull'incremento di inquinamento in termini di Polveri, PM10, e NOx derivanti dal traffico pesante dei mezzi di cantiere e non vi sono previsioni di azioni coordinate con il Piano di Azione Comunale (PAC) in caso di superamento dei termini di legge</p>	<p>L'osservazione 4.4 è in parte ricompresa nei quesiti 12, 13 e 14 del MATTM. E' stata eseguita una simulazione e viene riportata tutta la serie di risultati. L'indagine è puntuale per ogni tipo di cantiere e tiene conto anche di diverse mitigazioni che si possono utilizzare per migliorare la situazione. Dall'analisi modellistica sono esclusi i cantieri base (quindi quello previsto presso l'ospedale di Monfalcone a San Polo) e tutta una serie di altre attività.</p>
<p>a) analizzare, per il territorio di Monfalcone e per il PM10, le medie giornaliere e quelle annuali, per la previsione di monitoraggio, in un'ottica prudenziale, la situazione in prossimità dei cantieri a ridosso di ricettori sensibili nelle</p>		

fasi AO e CO.		
QUESITO 13- MATTM		
<i>Con riferimento alle analisi relative al Biossido di azoto (NO₂), mentre per il territorio di Trieste vengono analizzati valori misurati da più centraline (dai quali emerge un quadro decisamente compromesso della qualità dell'aria), per il territorio di Monfalcone risulta mancante l'analisi dei valori medi annui. In considerazione di ciò si chiede al Proponente di:</i>		
a) fornire, per il territorio di Monfalcone e per NO ₂ , un'analisi delle medie annuali.		
b) aggiornare le previsioni di monitoraggio dello stato della qualità dell'aria in relazione a tale inquinante in prossimità dei cantieri siti nel territorio di Trieste a ridosso di ricettori sensibili nelle fasi AO e CO.		<p><i>Cautelativamente viene affermato che ci sono comunque dei fattori di incertezza (quantità mezzi, vetustà degli stessi, numero transiti, ecc.).</i></p> <p><i>Nell'attività di simulazione uno dei ricettori sensibili è stato individuato nell'ospedale di Monfalcone, in corrispondenza del quale sono stati indicati livelli di concentrazione inferiori ai limiti di legge di qualità dell'aria per la salute umana.</i></p> <p><i>Il presidio ospedaliero di San Polo viene confermato come punto di monitoraggio anche in corso d'opera.</i></p> <p><i>Non risultano tuttavia presenti valutazioni coordinate con il Piano d'Azione Comunale (PAC) in caso di superamento dei limiti di legge.</i></p>
QUESITO 14- MATTM		
<i>Dopo la caratterizzazione della qualità dell'aria dell'area interessata dal progetto, il Proponente calcola, secondo le formule US-EPA, AP-42, le emissioni dovute alle diverse attività cantieristiche. Tali emissioni riguardano soltanto il PM₁₀. Ciò premesso si chiede al Proponente di:</i>		<p><u>Non c'è riscontro e pertanto si ribadisce integralmente l'osservazione già formulata.</u></p>
a) integrare lo studio sulle emissioni connesse alle attività di cantiere con una valutazione quantitativa delle emissioni da traffico indotto, dovute alla combustione dei mezzi utilizzati per il trasporto dei materiali di scavo e dei mezzi utilizzati in cantiere.		
b) effettuare una stima complessiva delle emissioni totali provenienti da tutte le attività di cantiere considerate, con la valutazione quantitativa degli impatti dalle attività di cantiere su potenziali ricettori sensibili.		

QUESITO 15- MATTM
<i>Con riferimento alle elaborazioni di sintesi degli impatti, riportati nella Relazione del Quadro di Riferimento Ambientale, e in particolare alla definizione quantitativa degli indicatori di polverosità per la valutazione degli impatti sui singoli ricettori, considerando che tali indicatori possono essere ragionevolmente assimilati alle concentrazioni al suolo del materiale particolato in prossimità dei ricettori stessi, e che si può sempre approssimare tali fenomeni con modelli di dispersione atmosferica relativamente semplici con l'utilizzo di parametri meteo climatici normalmente disponibili (quali intensità e direzione del vento, temperature medie, classi di stabilità atmosferica, ecc.), modelli che forniscono stime accettabili per la valutazione quantitativa degli impatti sui singoli ricettori si ritiene opportuno integrare lo studio con:</i>
a) Stima della dispersione al suolo del materiale particolato con particolare attenzione ai ricettori sensibili facendo uso di opportuni modelli di dispersione atmosferica effettuando le simulazioni di ricaduta al suolo delle emissioni stesse nelle diverse condizioni stagionali e considerando i diversi scenari configurati dai parametri meteo climatici e di qualità

dell'aria (fondo ambientale) per le diverse stagioni dell'anno.

b) Rappresentazione su cartografia adeguata, con sovrapposizione dei recettori maggiormente sensibili e delle concentrazioni di ricaduta al suolo dei contaminanti atmosferici, considerando l'effetto additivo del fondo ambientale. Le mappe dovranno rappresentare i principali indicatori previsti dalla normativa per i diversi contaminanti atmosferici emessi durante le attività di cantiere, principalmente PM10 ed NO2 (concentrazioni massime e medie giornaliere, concentrazioni medie annuali, ecc.), sia in relazione alle attività di cantiere, sia in relazione alle emissioni da combustione dei mezzi utilizzati in cantiere.

COMPONENTE "AMBIENTE IDRICO"

QUESITO 16- MATTM

Con riferimento alla Rete di smaltimento delle acque di piattaforma ferroviaria:

a) Fornire un maggior approfondimento del sistema di drenaggio delle acque di piattaforma ferroviaria e le modalità di smaltimento dei reflui, prevedendo l'eventualità di trattamento per sedimentazione, date le particolari caratteristiche di vulnerabilità dell'area (bassi valori di soggiacenza della falda freatica nella Piana dell'Isonzo, carsismo, ecc.) con l'indicazione dei recapiti finali.

QUESITO 17- MATTM

Con riferimento alla Gestione delle acque in cantiere si ritiene necessario precisare:

a) le fonti di approvvigionamento e valutazione del fabbisogno per i diversi usi.

b) le modalità di smaltimento e i recapiti finali, con un livello di dettaglio maggiore rispetto a quanto illustrato nella relazione; dovranno in particolare essere definiti: portate delle acque da trattare, qualità delle acque da trattare, punti di scarico, eventuale riutilizzo delle acque.

QUESITO 18- MATTM

Con riferimento alla Valutazione delle aree a rischio idraulico si ritiene necessario rivedere il giudizio di inesistenza di aree a rischio idraulico in sponda sinistra del fiume Isonzo, aggiornando lo studio fornito con:

a) verifica delle considerazioni dello studio preliminare alla luce degli effetti derivanti dalla presenza del tracciato e dell'eventuale interferenza dell'opera con l'esistente livello di rischio idraulico già definito nel P.A.I.

QUESITO 19- MATTM

Con riferimento al Programma Monitoraggio delle Acque Superficiali:

a) Prevedere la caratterizzazione delle acque dei canali interferiti dall'infrastruttura con adeguati programmi di monitoraggio nelle fasi ante operam e in corso d'opera, previste per tenere sotto controllo eventuali criticità che potranno verificarsi durante la fase di cantiere per l'esecuzione dell'opera e conseguentemente avviare le opportune misure correttive.

COMPONENTE "SUOLO E SOTTOSUOLO"

QUESITO 20- MATTM	PARERE SIA MONFALCONE DC 12/52- 17/07/12	RISCONTRO QUESITO A PARERE SIA COMUNE
<p><i>In relazione alla peculiarità dell'ambiente carsico e data l'importanza dell'opera, si ritiene utile richiedere al Proponente, anche in questa fase preliminare, i seguenti chiarimenti, approfondimenti e integrazioni su Geologia, geotecnica, geomorfologia e idrogeologia dell'area:</i></p> <p>a) Fornire un maggior approfondimento degli aspetti geologico - strutturali delle aree carsiche, data l'importanza del sistema di discontinuità, faglie, fratture, master joints, piani di strato, a diversa conducibilità idraulica nel determinare lo sviluppo del carsismo ipogeo, l'orientazione delle cavità e dei condotti e l'impostazione della rete di deflusso sotterranea.</p> <p>b) Chiarire i motivi per i quali, a integrazione dei dati provenienti da varie fonti e dalle indagini dirette (sondaggi geognostici), non sono stati utilizzati anche strumenti e metodologie d'indagini innovative di tipo non distruttivo e/o poco invasivo, per indagini superficiali e profonde (quali, tomografie elettriche 20 e 30, metodi elettromagnetici e magnetometrici, Ground Penetrating Radar GPR, microgravimetria, prospezioni sismiche ecc.), al fine di avere un maggior grado di affidabilità del modello geologico- geotecnica dell'area carsica attraversata dal tracciato in progetto, della definizione e quantificazione delle interferenze delle cavità con le gallerie, e di prevenire il possibile danneggiamento di eventuali formazioni carsiche intercettate dai sondaggi geognostici (quali stalattiti, stalagmiti, laghi sotterranei, etc).</p>	<p>4.6 Oss.: Dall'analisi della documentazione prodotta si rileva che la maggior parte del materiale derivante dagli scavi verrà reimpiegato all'interno delle stesse opere al fine di ridurre al minimo la necessità di ricorrere a cave di prestito, pertanto preso atto che la maggior parte degli scavi in galleria sarà realizzata nella provincia di Trieste e che gli eventuali possibili riutilizzi in rilevato si trovano nella provincia di Gorizia, si evidenzia come sia totalmente mancante qualsiasi considerazione in merito al trasporto e allo stoccaggio di detti materiali in attesa di riutilizzo.</p>	<p><i>In riferimento all'osservazione 4.6 non risulta esserci una sezione che si occupi in modo specifico di questo argomento.</i></p> <p><i>Genericamente viene indicato cosa fare per i cumuli di materiale (viene ad esempio descritto cosa viene fatto per i cumuli di terreno da scotico, per i quali è prevista la copertura, o per i materiali in cumulo, per i quali viene previsto che siano bagnati così da non rilasciare polveri). Analogamente per il trasporto con previsione di copertura con teloni, ecc.</i></p> <p><i>Le considerazioni, stante di per sé l'importanza della materia in uno scenario fortemente antropizzato risultano alquanto generiche.</i></p> <p><u>Non c'è riscontro e pertanto si ribadisce integralmente l'osservazione già formulata.</u></p>

QUESITO 21- MATTM
<p>Con riferimento alle cavità e altre forme carsiche ricavate dal Catasto regionale delle Grotte del FVG (grotte, gallerie, condotti, pozzi e altre forme), riportate nella carta geomorfologica allegata alla documentazione del progetto preliminare, si chiede di:</p> <p>a) verificare l'esatto posizionamento delle cavità censite rispetto all'asse del tracciato e/o delle opere, al fine di accertare l'eventuale presenza di altre cavità che possono interferire in modo significativo con le opere in sotterraneo in progetto. Alcune di queste cavità potrebbero, infatti, essere state ubicate modo inesatto a causa dei differenti sistemi di rilevamento e posizionamento usati in passato.</p>

- b) aggiornare i dati relativi alle cavità interferenti con le opere, verificando la presenza di altre cavità individuate nella fascia di territorio attraversata dal tracciato, da speleologi o segnalati da altri enti (Comuni o altri Enti), ma non ancora censiti dal catasto, o censite ma non riportate sulla cartografia geomorfologica allegata alla documentazione progettuale.
- e) approfondire la conoscenza delle condizioni geomorfologiche, tanto epigee che ipogee, in corrispondenza della fascia di terreno interessata dalla realizzazione delle opere, con l'individuazione della presenza di grotte e cavità interne alla fascia di rispetto, ancora non censite, che possono essere interessate dalle opere nei loro rami secondari non conosciuti e di probabili fenomeni di crollo o collasso di cavità che possono interferire con il tracciato.

QUESITO 22- MATTM

In considerazione del fatto che l'attuale conoscenza del sistema carsico non esclude l'intercettazione di ambienti carsici di pregio ed importanti (come avvenuto per la grande viabilità triestina con la scoperta della grotta "Impossibile"), si chiede di:

- a) aggiornare, con le previsioni più cautelative, la possibilità di ritrovamento di altre cavità "importanti" per la loro peculiarità ambientale, naturalistica e idrogeologica (presenza di specchi d'acqua, specie rare troglobie ecc.);
- b) fornire un maggiore approfondimento dell'assetto geologico — strutturale e delle caratteristiche geotecniche nel settore finale impostato nel Flysch marnoso — arenaceo di Trieste, in corrispondenza delle principali dislocazioni tettoniche che intersecano il tracciato delle opere in progetto o possono influenzare lo stato tensionale e di fratturazione degli ammassi rocciosi.

QUESITO 23- MATTM

In riferimento alle Problematiche sismiche, considerando che la zona del territorio delle province di Gorizia e di Trieste è vicina (come dichiarato anche nel QRA) a una delle zone a più alto rischio sismico dell'Italia (terremoto maggio 1976), si ritiene che la pericolosità sismica del territorio attraversato dalle opere in progetto necessiti che:

- a) venga eseguita, per il settore iniziale della tratta impostata nei terreni sabbioso limosi e ghiaiosi sabbiosi delle piana alluvionale costiera, una valutazione dettagliata della pericolosità sismica e che venga fornita una cartografia di maggiore dettaglio soprattutto nella fascia di contatto con i litotipi calcareo — dolomitici, dove sono presenti potenzialmente le condizioni geolitologiche strutturali, idrogeologiche e geomorfologiche più suscettibili di fenomeni di amplificazione sismica e/o liquefazione in caso di eventi di magnitudo elevata, evidenziando le aree più critiche che possono interferire con le opere in progetto.

QUESITO 24- MATTM

In fase di costruzione, oltre ai potenziali rischi di perdita del suolo per l'innescò di processi erosivi e gravitativi connessi alla realizzazione dei lavori di scavo di trincee o degli imbocchi delle opere, i potenziali impatti sul suolo potranno essere legati alla compattazione causata dai macchinari, al rischio di contaminazione dei terreni per sversamenti accidentali di sostanze e liquidi e al rischio di alterazione delle caratteristiche pedologiche dei suoli derivanti dallo scotico. Riguardo a queste problematiche si ritiene utile che :

- a) siano specificate in maniera più approfondita, rispetto a quanto indicato nella documentazione presentata, le azioni e gli interventi previsti in corso d'opera e in esercizio per la riduzione del rischio di alterazione delle caratteristiche pedologiche, per evitare la contaminazione dei terreni del sottosuolo nelle aree di deposito temporaneo dei terreni di scotico e per il ripristino delle condizioni iniziali delle aree.

QUESITO 25- MATTM

Con riferimento alla fase di Monitoraggio, si richiede al Proponente di:

- a) produrre una specifica relazione con allegate apposite cartografie, indicando con un maggior dettaglio il Piano delle Indagini (dirette e indirette di dettaglio, studi geologici strutturali e petrografici, geotecnici e idrogeologici) che il Proponente intende attuare nella successiva fase progettuale sulla base degli elementi di criticità e approfondimento emersi durante le precedenti fasi di indagini e studi geologici, propedeutici alla progettazione preliminare, per aumentare il grado di affidabilità del modello geologico — geotecnica e idrogeologico di riferimento, specie nei tratti a maggiore complessità geologico — strutturale, idrogeologica e geomorfologica (aree carsiche, attraversamento Flysch di Trieste) e,

quindi, per una valutazione degli effettivi rischi e delle misure da adottare per la tutela della sicurezza delle maestranze impegnate nei lavori, dei residenti e dell'ambiente, e di limitare le interferenze e gli impatti temuti sul patrimonio naturale e le risorse idriche del Carso e sulle componenti suolo, sottosuolo e acque sotterranee a seguito dell'esecuzione delle opere in progetto.

QUESITO 26- MATTM

Riguardo agli aspetti idrogeologici e agli impatti previsti sulla risorsa idrica e sul patrimonio naturale dell'ambiente carsico a seguito della realizzazione delle opere, si ritiene che il Proponente debba fornire:

a) un maggiore affinamento del modello idrogeologico degli acquiferi carbonatici e delle caratteristiche idrodinamiche del sistema carsico, alla luce anche dei risultati attualmente disponibili dell'attività di monitoraggio dei livelli della falda, con prelievo di campioni d'acqua da sottoporre ad analisi di laboratorio per la definizione delle caratteristiche idrodinamiche e idrochimiche delle acque del sistema, che riguarda una rete di punti d'acqua carsici naturali ubicati in cavità e nelle risorgenze e nei sondaggi attrezzati con piezometri, nell'ambito dello studio di approfondimento idrogeologico affidato dal Proponente al DiSGAM (Dipartimento di Scienze Geologiche, Ambientali e Marine dell'Università di Trieste);

QUESITO 27- MATTM

Per gli acquiferi superficiali e profondi contenuti nei depositi alluvionali della piana dell'Isonzo, attraversati dal tracciato in progetto nella tratta iniziale, date le caratteristiche di permeabilità dei terreni a prevalente comportamento granulare, la soggiacenza molto modesta della falda e la vulnerabilità elevata dell'acquifero, potenzialmente esposto a impatti di tipo "qualitativo" (pericolosità d'inquinamento),

a) si richiede di integrare la documentazione idrogeologica presentata, fornendo una ricostruzione più attendibile delle caratteristiche litostratigrafiche e idrodinamiche dei terreni attraversati (l'andamento della superficie piezometrica, le geometrie degli acquiferi in profondità, lo schema di circolazione idrica al livello del tracciato, direzioni delle linee di flusso, rapporti e scambi tra acquifero alluvionale e acquifero carsico, impatti sulla risorsa idrica: contaminazione falde, interferenze con pozzi e/o sorgenti, attesi durante le operazioni di scavo e la corretta individuazione degli interventi di mitigazione dei rischi e degli impatti attesi sulla risorsa idrica, sia sotterranea sia superficiale);

QUESITO 28- MATTM

In considerazione delle caratteristiche litologiche e strutturali, della generale alta carsificazione, dell'esiguo spessore dell'epikarst, del basso potere di auto depurazione, delle caratteristiche idrodinamiche dell'idrostruttura, della vicinanza del piano d'imposta della ferrovia ai livelli della superficie piezometrica della zona satura (anche se come riportato nelle relazioni tecniche e geologiche il tracciato è a quote quasi sempre superiori al livello della falda e si escludono interferenze di rilievo sulla falda di base e sulle risorgenze), si ritiene opportuno:

a) fornire uno studio della vulnerabilità della falda carsica.

QUESITO 29- MATTM

Con riferimento ai possibili impatti sulla falda di base e sulle risorgive carsiche, con particolare riferimento alla zona delle sorgenti del Timavo e dei Laghi di Doberdò e Pietrarossa e all'ultimo tratto scavato nelle rocce calcaree dolomitiche carsificate, prima dell'attraversamento della galleria dei terreni arenaceo marnosi del Flysch di Trieste, dove il piano ferro corre a quote inferiori a quello dell'ipotetico livello di falda stimato, si ritiene utile:

a) approfondire il grado di conoscenza del quadro della circolazione idrica sotterranea, in relazione alle cavità e condotte carsiche e alla possibilità di interferenze con i deflussi idrici che vi si instaurano, definendo i possibili rischi per la realizzazione delle opere (quali, improvvise venute d'acque, carichi idraulici ecc.), gli eventuali impatti diretti e indiretti e le misure di mitigazione; approfondire inoltre il grado di conoscenza delle caratteristiche idrodinamiche dei laghi carsici, dei corsi d'acqua e delle sorgenti che interferiscono con il sistema carsico potenzialmente impattati;

b) verificare le possibili modifiche e alterazioni del regime idrodinamico superficiale e sotterraneo e sull'evoluzione dei processi carsici superficiali conseguente agli scavi delle

gallerie in un ambiente molto carsificato, e, in modo particolare, alle modalità d'intervento previste per il superamento delle criticità geotecniche e geomorfologiche rappresentate dall'intercettazione di cavità carsiche verticali e complesse (grotte, pozzi, gallerie, cavità con riempimento di materiale detritico), descritte nella Relazione tecnica delle opere in sotterranee;

QUESITO 30- MATTM

Riguardo ai problemi legati alle interferenze dello scavo delle gallerie con le risorse idriche sia sotterranee sia superficiali, con particolare riferimento ai pozzi e/o alle sorgenti potenzialmente impattabili ad uso idropotabile presenti nella fascia di territorio interessata, che possono subire isterilimento o diminuzione di portate per effetto dello scavo della galleria, si ritiene che il Proponente debba:

a) integrare la documentazione idrogeologica presentata con i risultati di una valutazione della probabilità di potenziale impatto che l'esecuzione delle opere potrebbero avere sulla risorsa idrica, sia sotterranea sia superficiale, specie per i pozzi e/o sorgenti utilizzati a scopo idropotabile; per la loro rappresentazione cartografica dovrà essere utilizzata una opportuna simbologia in funzione del grado di probabilità d'impatto. Si ritiene altresì opportuno che il Proponente riporti un'esposizione delle misure e dei possibili criteri d'intervento di mitigazione degli impatti sulla risorsa idrica, distinti in: soluzioni d'emergenza, soluzioni transitorie e soluzioni definitive.

QUESITO 31- MATTM

Nella tratta iniziale in cui il tracciato dell'opera corre all'aperto in viadotto, rilevato, trincea e/o galleria artificiale, interessando i depositi alluvionali della piana dell'Isonzo (con falda a pochi metri o prossima al piano campagna), il potenziale impatto atteso è stimato dal Proponente generalmente basso o di lieve entità, per le tipologie delle opere in progetto, per le caratteristiche litostratigrafiche e geotecniche dei depositi e per la posizione dell'andamento della falda ricostruita nello studio idrogeologico. Riguardo le possibili interferenze delle opere previste, si ritiene opportuno che:

a) venga eseguita, anche in questa fase preliminare, un'attenta analisi sulle possibili variazioni del regime delle falde superficiali e una valutazione dell'entità delle interferenze tra la falda e i fronti di scavo delle trincee o dei tratti in rilevato, valutando anche le possibili modificazioni morfologiche, gli eventuali possibili effetti di subsidenza, le interruzioni dei flussi indotti dallo scavo e dall'opera, specie in settori di pianura antropizzati, e le eventuali soluzioni previste per mitigarne gli effetti.

QUESITO 32- MATTM

Monitoraggio componente acque sotterranee Analogamente a quanto indicato per il monitoraggio della componente suolo e sottosuolo, si ritiene utile a integrazione di quanto già previsto nel SIA

a) indicare il Piano delle Indagini (dirette e indirette di dettaglio, studi geologici — e idrogeologici) che il Proponente intende attuare nella successiva fase progettuale sulla base degli elementi di criticità e approfondimento emersi durante le precedenti fasi d'indagine e studi geologici e idrogeologici, propedeutici alla progettazione preliminare e dagli studi d'approfondimento idrogeologico e monitoraggio in corso d'esecuzione nell'area del Carso, al fine di arrivare a un maggior livello di definizione delle caratteristiche idrogeologiche e idrochimiche dei terreni attraversati, delle problematiche che si prevedono d'incontrare durante le operazioni di scavo e degli interventi da adottare per limitare le interferenze e gli impatti sulle risorse idriche sotterranee e superficiali, sia nella fase d'esecuzione delle opere in progetto sia, poi, in esercizio.

COMPONENTE "VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA"

QUESITO 33- MATTM	PARERE SIA MONFALCONE DC 12/52- 17/07/12	RISCONTRO QUESITO A PARERE SIA COMUNE
<p><i>In relazione agli impatti dovuti alla presenza prima, e dismissione poi, delle aree di cantiere sulla componente, si chiede di integrare lo studio degli stessi con:</i></p>	<p>5.1 Oss.: dall’analisi degli elaborati emerge che parte della viabilità di cantiere, con particolare riferimento alla viabilità da adeguare ed alle piste di cantiere interessano vaste aree carsiche per le quali lo Studio di Impatto Ambientale è lacunoso o non riporta considerazione alcuna in merito a:</p>	<p><i>In relazione all’osservazione 5.1 rispetto alla frammentazione del territorio il nodo di Monfalcone viene ritenuto alto quale come grado di frammentazione.</i></p>
<p>a) Inquadramento progettuale degli interventi di ripristino ambientale per tutte le aree di futura dismissione dei cantieri.</p>	<p>considerazione alcuna in merito a:</p>	<p><i>In questo punto vengono individuate due ampie aree intercluse rimaste ritagliate tra le diverse linee come già evidenziato.</i></p>
<p>QUESITO 34- MATTM</p>	<ul style="list-style-type: none"> • eventuale frammentazione del territorio; • coinvolgimento di vestigia e reperti storici; • tipologia di adeguamento necessaria (allargamento, ripianamento etc.); • tipologia di fondo da realizzare (pietrisco, battuto, asfalto); • metodologia di realizzazione; • impatto sugli ecosistemi limitrofi in fase di realizzazione ed esercizio (quantificazione passaggi, orari di utilizzo etc.); • operazioni di rimessa in pristino successive alla dismissione; 	<p><i>Per questa area, che presenta una particolare sensibilità dal punto di vista ambientale, come per tutta quella che interessa Monfalcone laddove il tracciato non corre in galleria, sono previsti interventi di mitigazione a verde, con piantumazione di varie essenze. Le varie essenze nel loro insieme, contribuiranno con l’intreccio della loro vegetazione a mitigare il grado di frammentazione generato dalla nuova ferrovia.</i></p>
<p><i>Con riferimento alle analisi riportate sulla presenza di interferenze lungo il tracciato e dell’impatto che tali interferenze presentano nei riguardi della connettività ecologica, con particolare riferimento a Vegetazione e Flora, si ritiene opportuno che:</i></p>	<p>10.1 Oss.: Nello Studio di Impatto Ambientale per quanto riguarda le opere di mitigazione, compensazione e ripristino le stesse sono individuate come metodologia e progettualità ma non sono presenti considerazioni sui tempi stessi di ripristino ovvero su quali siano gli orizzonti temporali per la completa rinaturalizzazione allo stato ante operam delle aree interessate dagli interventi.</p>	<p><i>In merito all’eventuale intercettazione di vestigia, l’unico accenno sull’argomento si ritrova in risposta al quesito 5 del MATTM, allorché si affronta la tematica dell’impatto di alcune realizzazioni. Viene quindi riferito che le opere proposte sono state definite tenendo in conto la compatibilità delle opere stesse con lo stato dei luoghi, aspetti economici e realizzativi. Per ogni opera è proposto un elaborato grafico.</i></p>
<p>a) Vengano considerati gli effetti dell’opera in termini di frammentazione ecologica e territoriale, che in alcuni tratti si cumulano per la presenza di altre infrastrutture lineari, prevedendo di conseguenza specifici interventi di mitigazione e compensazione.</p>	<p>10.2 Oss.: Non vi è indicazione specifica di quali siano le essenze arbustive ed arboree impiegate per ricucire le aree interessate dalle opere ma vi è solo una generica indicazione sul fatto che le stesse saranno di tipo “autoctono”</p> <p>10.3 Oss.: In riferimento alle opere di mitigazione previste, si fa riferimento esclusivamente a siepi, essenze arbustive, e filari arborei ma si evidenzia come in larga misura le opere di mitigazione acustica</p>	<p><i>Tipologia del fondo: sull’argomento della pavimentazione si è rilevata una certa incongruenza con quanto affermato in varie parti dello studio. In una delle risposte si riscontra però questa affermazione: in generale nelle successive fasi progettuali verrà valutata l’opportunità di pavimentare le piste di cantiere, nei tratti più prossimi ai ricettori sensibili</i></p> <p><i>Non si trova nemmeno una descrizione sulle modalità di realizzazione del fondo.</i></p>

	<p>(barriere antirumore) si sviluppino ad altezze anche superiori agli 8 metri dal piano di campagna per le quali non è dato di sapere, come le stesse verranno mitigate delegando il tutto alla scelta dei cromatismi delle stesse.</p> <p>10.4 Oss.: In riferimento alle strutture ferroviarie dismesse si segnala che la maggior parte delle aree per le quali è previsto un ripristino e una ricucitura con il territorio risultano occluse tra i tracciati delle nuove linee e che non sono date indicazioni specifiche su come le stesse potranno essere mantenute e fruite.</p>	<p><i>In merito alla rimessa in pristino riferita all'habitat naturale, è previsto lo scotico del terreno vegetale, la sua conservazione e quindi successivo riutilizzo. Nella fase di realizzazione vengono prese tutta una serie di misure finalizzate a tutelare le essenze arboree, arbustive così da compromettere in misura limitata l'ambiente. Vengono anche previste delle misure atte a ristabilire la fertilità del suolo e a riportare le aree alle condizioni originarie.</i></p> <p><i>Sull'osservazione 10.1 non si riscontrano tempistiche.</i></p> <p><i>Rispetto all'osservazione 10.2 è stata predisposta una tavola, la n. 5 dei vincoli, riportante gli interventi di mitigazione a verde da realizzare in prossimità del tracciato e quindi prevista per la fase di esercizio. Si parla di piantumazione di siepe arbustiva, misofila e termofila, di cupressus sempervirens, formazione arbustiva sopra la galleria e massa boscata.)</i></p> <p><i>Una specifica tabella elaborata per tutto il tracciato (si procede per progressivo) indica la vegetazione interessata dall'opera e gli interventi successivi. A tal riguardo vale quanto già riportato come risposta al quesito 3 del MAATM.</i></p> <p><u>Non c'è riscontro e pertanto si ribadisce integralmente l'osservazione già formulata.</u></p>
--	---	--

QUESITO 35- MATTM

In relazione agli aspetti floristico vegetazionali, si richiede di:

- a) Contestualizzare maggiormente la descrizione degli aspetti floristico vegetazionali anche attraverso la cartografia tematica della Vegetazione, al fine di poter individuare le fitocenosi presenti nei siti direttamente interessati dall'opera.
- b) Evidenziare l'eventuale presenza di emergenze floristiche, quali specie rare e/o protette sia a livello nazionale che comunitario.
- e) Discutere i risultati delle indagini di campo effettuate, al fine di poter valutare il loro stato di conservazione, con particolare riferimento alle stazioni di maggior pregio naturalistico (attraversamento dei corsi d'acqua, SIC e ZPS, ARIA, etc ..).

QUESITO 36- MATTM
<i>In relazione alle misure di mitigazione riportate nel Quadro di Riferimento Progettuale, si richiede di :</i>
a) Integrare il piano degli interventi nei siti di interesse naturalistico, con particolare riguardo agli ambiti fluviali per i quali è prevista la costruzione di viadotti.

QUESITO 37- MATTM
<i>Verificare per le parti di territorio ricadenti nell'ambito della Regione Friuli Venezia Giulia, la presenza di superfici di prato stabile (riferimento LR 912005 "Norme Regionali per la tutela dei prati stabili naturali" e s.m.i.) proponendo le eventuali misure di salvaguardia ripristino o compensazione.</i>

COMPONENTE "SALUTE PUBBLICA "

QUESITO 38- MATTM	PARERE SIA MONFALCONE DC 12/52- 17/07/12	RISCONTRO QUESITO A PARERE SIA COMUNE
<p><i>In relazione alla Componente Salute Pubblica ed alle criticità evidenziate dalle analisi su Atmosfera e Rumore e Vibrazioni, si ritiene necessario approfondire ed integrare le documentazioni relative alle seguenti caratterizzazioni :</i></p> <p>a) Matrice Atmosfera; rivalutare effetti e produrre le documentazioni relative a :</p> <p>a. Valutazione quantitativa delle emissioni in atmosfera degli inquinanti gassosi prodotti dai mezzi/macchinari utilizzati nelle attività di cantiere</p> <p>b. Emissioni (stima) totali di inquinanti derivanti da tutte le attività di cantiere riportando la valutazione quantitativa dei possibili impatti ricadenti sui potenziali ricettori situati in prossimità delle aree interessate dalle fasi di cantiere</p> <p>c. Dispersione (stima) al suolo degli inquinanti derivanti da attività e mezzi/macchinari di cantiere in relazione ai potenziali ricettori situati in prossimità delle aree interessate dalle fasi di cantiere.</p> <p>b) Matrice Rumore (per la quale risulta mancante la caratterizzazione dello stato anteoperam della componente acustica dell'area interessata anche in relazione alle infrastrutture di trasporto presenti nelle aree limitrofe); fornire:</p> <p>a. La caratterizzazione dello stato ante-operam della componente acustica dell'area interessata dall'opera in oggetto anche in relazione alle infrastrutture di trasporto presenti nelle aree limitrofe, in considerazione dei ricettori</p>	<p>7.1 Oss.: Premesso che i limiti di immissione per le infrastrutture ferroviarie sono regolamentati dal Decreto 459/98, si richiama quanto già su espresso ovvero che lo Studio di Impatto Ambientale ha verificato, di volta in volta, quali siano i recettori sensibili in funzione della fase operativa in analisi senza tenere conto degli effetti generati dai singoli contributi congiunti (es. lavorazioni in fase di cantiere + Linee storiche preesistenti + viabilità di cantiere etc.)</p> <p>7.2 Oss.: Nello Studio di Impatto Ambientale emerge che per parte degli 850 recettori sensibili censiti, all'interno del comune di Monfalcone ricadenti all'interno delle fasce "A" e "B" previste dal Decreto 459/98 , le opere di mitigazione acustiche (barriere fonoassorbenti) previste in fase progettuale non consentono il rispetto dei termini di legge e che pertanto per gli stessi sono previsti degli interventi di tipo "diretto" suddivisi in tre tipologie "R1", "R2" ed "R3", consistenti nella posa in opera di particolari serramenti atti a garantire un adeguato comfort abitativo all'interno degli edifici.</p> <p>Preso atto che tale tipo di intervento è idoneo a garantire il rispetto dei termini di legge all'interno delle abitazioni a finestre chiuse, si sottolinea nel contempo che tali presidi nulla possono nel caso in cui le finestre</p>	<p><i>In relazione all'osservazione 7.1 sull'argomento della valutazione dell'impatto acustico e dell'assenza di un'analisi che tenga conto degli effetti generati dai singoli contributi congiunti, vengono espresse le tante difficoltà nel disporre di tutti i dati legati alla fase progettuale, per cui lo studio ha verificato le varie situazioni di criticità, prossime alle aree di cantiere, rimandando alle successive fasi progettuali per una definizione di dettaglio degli interventi di mitigazione acustica, che non potranno essere disgiunti dallo studio dell'organizzazione del layout interno al cantiere, oltre che correlati alle modalità operative preventivate nel crono programma di progetto.</i></p> <p><i>Sono pertanto state ipotizzate delle specifiche tipologie di cantiere, ponendo come limite i 65 db in periodo diurno ed i 55 db in periodo notturno.</i></p> <p><i>Va rilevato che le simulazioni, tenuto conto di tutte le sorgenti che potrebbero produrre rumore, confermano che quella contenuta nello SIA ha contemplato l'utilizzo di specifica modellistica numerica in grado di restituire stime previsionali dei livelli acustici relativi alla fase di esercizio della nuova infrastruttura e di verificare l'eventuale necessità, e successiva efficacia, degli interventi di mitigazione.</i></p> <p><i>In merito all'osservazione 7.2 sull'utilizzo di particolari sistemi di mitigazione (serramenti) che può garantire il</i></p>

<p>identificati già identificati, sia per la fase di cantiere che per la fase di esercizio b. L'elenco dei ricettori per i quali si prevede di chiedere la deroga in fase di costruzione.</p>	<p>siano aperte per il normale ricambio d'aria e per gli spazi aperti di corti e giardini privati largamente diffusi nel tessuto urbanistico a ridosso delle linee in progetto. Non essendo stata prevista alcuna misura alternativa atta a garantire la fruibilità degli spazi per le casistiche suesposte si evidenzia che le stesse rimarranno al di sopra dei limiti di legge consentiti.</p>	<p><i>rispetto dei limiti a finestre chiuse, ma non a finestre aperte ed in ambiente aperto, non si trovano risposte, o meglio, è stato confermato quanto esposto nel precedente elaborato e, anzi alla luce anche delle analisi integrative eseguite, non si stigmatizza come non si sia ritenuto necessario prevedere ulteriori misure di mitigazione rispetto a quanto già previsto all'interno del quadro di riferimento ambientale.</i></p>
<p>c) Matrice Vibrazioni; in relazione alla fase di cantiere si richiede di fornire, in relazione a tutti i ricettori (già identificati e ritenuti critici) e che dovranno essere opportunamente indicati: a. La stima dettagliata degli impatti derivanti da eventuali scavi condotto con esplosivo, non trattati in fase previsionale. b. Il dettaglio degli interventi di mitigazione previsti per ottenere la riduzione degli impatti vibrazionali derivanti dalle attività previste nella fase di cantiere.</p>	<p>7.3 Oss.: Dall'analisi della documentazione si evidenzia che la progettualità dei presidi di mitigazione acustica (barriere fonoassorbenti) è stata elaborata tenendo conto principalmente dei recettori sensibili di natura antropica così come definiti per legge, ma nel contempo si rileva che le nuove linee di progetto attraversano ambiti di grande valore naturalistico ed avifaunistico per i quali non vi sono specifiche osservazioni in merito</p>	<p><i>Per quanto attiene all'osservazione 7.3 nel capitolo che riguarda le cantierizzazioni ampio spazio è dedicato all'esame delle ricadute sull'habitat naturale.</i></p> <p><i>La disamina si occupa di indagare sulle ricadute sull'habitat naturale entro 125 mt dal confine dei cantieri. Per quanto concerne la fase di esercizio, si afferma che il tracciato attraversa in galleria gli ambiti di maggior pregio ambientale della zona del Carso, dove si riscontra la presenza degli ambiti di maggior qualità ecologica. In relazione all'interruzione della continuità degli habitat naturali e dei corridoi ecologici si rileva che il tracciato non determina modifiche significative rispetto allo stato attuale.</i></p> <p><i>Interessante la seguente affermazione che si ritiene di segnalare di non condividere e per cui si richiede e si propone un approfondimento nel merito del tema in argomento: "Va tuttavia segnalato che la realizzazione di tali cantieri determina, in generale, una sottrazione in termini di superficie poco significativa e temporanea delle formazioni vegetali naturali presenti: è ragionevole supporre che durante la fase di cantiere i popolamenti faunistici presenti nell'interno delle aree di cantiere, rappresentate in generale da specie dotate di una certa mobilità, si allontaneranno temporaneamente nelle zone limitrofe, che presentano analoghe caratteristiche degli habitat. Al termine dei lavori è presumibile poi che esse colonizzeranno nuovamente l'area che verrà opportunamente ripristinata e ricondotta allo stato</i></p>

		<p>precedente i lavori”.</p> <p><u>Non c'è riscontro e pertanto si ribadiscono integralmente le osservazioni già formulate.</u></p>
--	--	--

COMPONENTE "RUMORE E VIBRAZIONI"

QUESITO 39- MATTM	PARERE SIA MONFALCONE DC 12/52- 17/07/12	RISCONTRO QUESITO A PARERE SIA COMUNE
<p><i>Con riferimento alla Componente Rumore e Vibrazioni, si ritiene opportuno che il Proponente fornisca i seguenti elementi di approfondimento:</i></p> <p>a) Eseguire misure della situazione ante operam delle aree oggetto dello studio.</p> <p>b) Effettuare una calibrazione del modello numerico di simulazione utilizzato.</p> <p>c) Prevedere interventi di mitigazione anche per i ricettori interessati da superamenti dei valori limite normativi inferiori a 1 dB(A).</p> <p>d) Predisporre mappe acustiche delle situazioni ante operam, post operam e post mitigazione.</p> <p>e) Fornire maggiore dettagli in merito ai livelli di immissione, relativamente all'impatto vibrazionale in fase di esercizio, cui sono soggetti i ricettori prospicienti le sorgenti.</p> <p>f) Fornire maggiore dettagli in merito ai livelli di immissione, relativamente all'impatto vibrazionale in fase di esercizio, cui sono soggetti i ricettori prospicienti le sorgenti.</p> <p>g) Stimare dettagliatamente gli impatti derivanti da eventuali scavi condotti con esplosivo, non trattato in fase previsionale, in relazione a tutti i ricettori (già identificati e ritenuti critici) e che dovranno essere opportunamente indicati.</p> <p>h) Fornire maggiori dettagli in merito ai livelli acustici di immissione, relativamente alla fase di cantierizzazione dell'opera, ai ricettori maggiormente impattati, sia per il rumore che per le vibrazioni.</p>	<p>2.1 Oss.: Nello Studio di Impatto Ambientale ogni aspetto ambientale è analizzato per la singola opera realizzanda e non in forma cumulativa, ovvero associato agli altri effetti generati da opere realizzate contemporaneamente a quella esaminata. Mancano pertanto delle analisi che tengano conto degli effetti congiunti di tutte opere realizzate contemporaneamente e delle possibili interazioni tra le stesse.</p> <p>2.2 Oss.: Non sono definiti i criteri e gli indicatori di un Piano di Monitoraggio Ambientale che consenta l'analisi del processo realizzativo, la verifica degli impatti e le eventuali azioni correttive da porre in essere.</p> <p>4.5 Oss.: Non è stimato il contributo in termini di vibrazioni apportato dal traffico pesante in aggiunta alla quota parte connessa alla realizzazione delle opere (demolitori, mine, trivelle etc.).</p> <p>Vedasi anche 7.1 – 7.2 – 7.3 Oss.</p> <p>8.1 Oss.: In analogia a quanto già espresso a riguardo l'aspetto ambientale del “Rumore” anche in questo caso si rileva la mancanza di riferimenti agli effetti generati complessivamente da tutti i singoli contributi (cantiere, esercizio, traffico etc.)</p> <p>8.2 Oss.: Non è chiaro quale sia il campione rappresentativo di convogli sul quale siano stati effettuate le valutazioni, in quanto dagli elaborati esaminati non emergono considerazioni né sul tipo di</p>	<p><i>Non si trovano elementi di riscontro alle osservazioni 2.1 e 2.2 e per la 4.5.</i></p> <p><i>Viene riferito che nelle successive fasi progettuali dovrà essere definito un accurato piano di monitoraggio da porre in atto in fase di realizzazione delle opere in sotterraneo, volto non solo a verificare ed ottimizzare le scelte progettuali effettuate in termini di modalità di avanzamento, di applicazione delle sezioni tipo di scavo e consolidamento e di successione delle fasi esecutive, ma anche controllare gli effetti indotti dagli scavi sulle strutture interferite.</i></p> <p><i>Per gli altri punti vale quanto detto sopra.</i></p> <p><i>Analogamente per l'osservazione 8.2 Si conferma l'assenza di dati in merito. In ogni caso è stato riferito che le caratteristiche di emissione acustica dei diversi convogli sono stati desunti dai risultati di precedenti campagne di rilievi fonometrici eseguite sia su linee tradizionali in occasione della progettazione degli interventi di risanamento acustico, che su linee ad alta velocità, in occasione delle attività di collaudo acustico delle barriere antirumore.</i></p> <p><i>Per l'osservazione 8.3 l'area dell'ospedale come l'attraversamento dell'abitato di Monfalcone viene inserita nelle aree critiche in fase di cantierizzazione tuttavia viene rilevato che allo stato attuale della progettazione e come già indicato in premessa non risulta possibile fornire</i></p>

	<p>transito prevalente (passeggeri/merci) né sugli orari del rispettivo transito (diurno/notturno).</p> <p>8.3 Oss.: Si evidenzia che all'interno della "Valutazione dello stato attuale – identificazione delle aree potenzialmente critiche" par. 6.3 pt.6.3.1 pag 188/431 del SIA non compare l'Ospedale di S.Polo.</p>	<p><i>indicazioni più di dettaglio, di quelle prodotte di tipo generico per quanto riguarda l'impatto sui ricettori.</i></p> <p><u>Non c'è riscontro e pertanto si ribadiscono integralmente le osservazioni già formulate.</u></p>
--	---	--

COMPONENTE "CAMPI ELETTROMAGNETICI"

<p>QUESITO 40- MATTM</p>
<p><i>In riferimento alle SSE (Aurisina, Ronchi e Cintura) e alle relative linee elettriche a 132 kV di alimentazione, si ritiene opportuno fornire:</i></p>
<p>a) Un maggiore dettaglio negli esiti di ricerca degli eventuali ricettori sensibili all'interno delle Distanze di Prima Approssimazione (DPA) così come definite nel D.M. Ambiente 29 maggio 2008 "Approvazione della metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto degli elettrodotti". Ciò anche mediante sopralluoghi mirati, al fine di identificare quei luoghi in cui possono essere previsti insediamenti le cui destinazioni d'uso comportino una permanenza prolungata oltre le quattro ore giornaliere, ivi compresi aree e spazi all'aperto (DPCM 8 luglio 2003, "Fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50 Hz) generati dagli elettrodotti")</p>
<p>b) L'elaborazione di una singola scheda per ogni ricettore sensibile eventualmente individuato, completa di tutti i dati utili allo scopo (identificativo, coordinate geografiche, descrizione, fotografie, destinazioni d'uso, stato, altezze dei piani frequentabili nel caso di edifici)</p>
<p>c) Il calcolo dell'induzione magnetica sul piano verticale più significativo dal punto di vista dell'esposizione umana e ortogonale all'asse della linea, con indicazione e caratteristiche dei modelli eventualmente usati per il calcolo</p>
<p>d) Le cartografie aggiornate in cui siano evidenziati, tra l'altro, le aree e gli identificativi degli eventuali ricettori censiti e le indicazioni a diverso colore delle aree comprese all'interno delle DPA e delle APA</p>
<p>e) Un'elencazione dei valori numerici delle DPA e APA eventuali, in corrispondenza di ogni sostegno delle linee elettriche, calcolati in ottemperanza al citato D.M. Ambiente 29 maggio 2008 e successivi aggiornamenti, nonché alle norme CEI 11.60 e CEI 106.11 e 211.4.</p>

COMPONENTE "PAESAGGIO"

<p>QUESITO 41- MATTM</p>	<p>PARERE SIA MONFALCONE DC 12/52- 17/07/12</p>	<p>RISCONTRO QUESITO A PARERE SIA COMUNE</p>
<p><i>Gli impatti sulla componente sono segnalati dal Proponente tuttavia, nonostante l'accurata descrizione dello stato di fatto, mancano tra gli elaborati le simulazioni fotografiche dello stato post operam, necessarie per confermare il grado di impatto conferito; si ritiene pertanto opportuno:</i></p>	<p>6.1 Oss.: Parte della viabilità di cantiere per come individuata risulta interferente con le vie di accesso a parchi, musei e monumenti pubblici. La documentazione proposta non considera tali interferenze e non fornisce indicazioni in merito ad una viabilità alternativa.</p>	<p><i>All'osservazione 6.1 non si trova riscontro completo e comunque l'unica proposta di viabilità alternativa ricalca come già evidenziato in precedenza una asse viario già indicato nel progetto preliminare che comporterebbe un maggior sovraccarico derivante dalla viabilità di cantiere rispetto alla viabilità ordinaria.</i></p>
<p>a) integrare la documentazione fornita con fotosimulazioni relative all'inserimento dell'opera nel paesaggio,</p>		

<p>identificando alcuni punti di vista (statici e dinamici) dai quali si percepisce l'opera, per le seguenti sezioni:</p> <p>a. viadotto dal km 1+665 al km 2+315</p> <p>b. tra il km 4+500 e il km 5+500, nell'area interclusa dove è prevista la creazione di un polo intermodale con la nuova stazione di Ronchi e la sottostazione elettrica</p> <p>c. tra pk 7+500 e pk 7+800, per l'interferenza con la trincea storica e alcuni approfondimenti relativi ai ponti sul canale dei Dottori</p> <p>d. nei pressi di pk 8+900 per l'interferenza con la trincea storica.</p> <p>e. tra pk 10+900 e 11+200, il viadotto di scavalco dell'autostrada</p> <p>f. nei pressi di pk 11+207, pk 11+600 e pk 11+680</p> <p>g. tra pk 12+000 e 12+600 con l'approfondimento sui manufatti quali viadotti e opere di scavalco, e alle visuali su/da il lago di Pietrarossa e la palude di Sabliè</p> <p>h. il viadotto sulla Dolina alla progr. 20+777</p> <p>i. la nuova sottostazione intorno a pk 23+000</p> <p>j. il ponte dal km 23+992 al km 24+034</p> <p>k. la sottostazione a fine tracciato</p>	<p>Si riportano a titolo esemplificativo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • viabilità di accesso alla Rocca di Monfalcone (Piazzale salita alla Rocca interferente con piste di cantiere, Area mezzi di soccorso e Fabbricato cabina T.E. – prog. 9+150) • viabilità di accesso al Centro visite di Pietrarossa (via dei Laghi – interferente con la • viabilità di cantiere prevista per la realizzazione della linea AV/AC) • viabilità di accesso al Parco della Grande Guerra (più accessi interferenti con viabilità e piste di cantiere) <p>9.1 Oss.: Si rileva che negli elaborati proposti la valutazione delle ricadute in termini di paesaggio non è conforme alla normativa di settore (D.Lgs 42/2004 e D.P.C.M. 12/12/2005) in più punti, tra i quali si riporta come principale la totale assenza delle simulazioni post operam dei singoli interventi necessaria ad evidenziare quale sia la vera percezione in termini di alterazione della morfologia del paesaggio e della visualità percepita.</p>	<p><i>In riferimento all'osservazione 9.1 si rileva che alcune simulazioni sono di difficile lettura e in parte inverosimili conoscendo la dimensione di alcuni elementi vegetazionali rispetto all'inserimento di elementi infrastrutturali. Diverse inserimenti post-operam risultano sempre realizzati con immagini in controluce ovvero con visibilità ridotta.</i></p> <p><u>Non c'è riscontro e pertanto si ribadiscono integralmente le osservazioni già formulate.</u></p>
<p>b) fornire le eventuali prescrizioni, riguardanti gli aspetti paesaggistici, contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione dei piani urbanistici analizzati (Piano Urbanistico Regionale Generale del Friuli Venezia Giulia, Piano Territoriale Regionale del Friuli Venezia Giulia e Piani Regolatori Generali dei Comuni interessati).</p>		

In conclusione si ribadiscono in toto le criticità e le osservazioni progettuali già evidenziate in precedenza espresse con DC 12/52- 17/07/12.

Sintesi delle Criticità

L'Amministrazione Comunale ha il compito di esprimere, in questa fase della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, un parere contenente tutte le osservazioni al progetto preliminare per fare in modo che gli esiti sul nostro territorio, anche quelli probabilmente lontani nel tempo, siano decisamente contenuti.

Per quanto puntualmente suesposto si possono riassumere i seguenti capisaldi:

- Dovrà essere eliminata la fascia definita di “Vincolo urbanistico”, che non ha senso di esistere nel nostro territorio urbanizzato vista la conformazione delle linee in rapporto all'edificato e l'inutilità del mantenimento di zone che hanno l'unica finalità della salvaguardia in caso di modifiche nelle fasi successive di progettazione.
- Dovranno essere eliminate le aree di cantiere in prossimità dell'Ospedale di San Polo per evitare una limitazione della sua attività.
- Dovrà essere garantita la fruizione del nostro patrimonio naturale in tutte le fasi.
- Dovranno essere garantite le interconnessioni viarie tra il nostro Comune ed i territori limitrofi.
- Dovrà essere rivisto e tarato con precisione il progetto di cantierizzazione che non poco preoccupa amministratori e cittadini.
- Dovrà essere integrato, a tutela della salute pubblica lo studio sui recettori sensibili e sulle possibili opere di mitigazione, ricorrendo all'intervento diretto come ultima ratio.
- Dovrà esser posta la massima attenzione alla tutela del patrimonio carsico e più in generale al patrimonio storico paesaggistico nel suo complesso in tutte le fasi del lavoro
- Dovrà essere messo a disposizione a carico e cura del proponente all'Amministrazione Comunale e più in generale a servizio di tutta la cittadinanza per tutta la durata dei lavori un apposito “Ufficio di Scopo” quale punto di riferimento per ogni criticità osservazione o monitoraggio che dovesse rendersi necessario che dovesse emergere.

Osservazioni progettuali

Dall'analisi degli elaborati si ritiene di poter suggerire quali interventi migliorativi:

- L'eliminazione del passaggio a livello sulla linea storica UD-TS alla progressiva LS UD-TS Pk-0+100 (circa) attraverso il prolungamento dell'interramento della linea stessa in direzione UD, un tanto anche in considerazione della dismissione del Raccordo Ronchi Sud – Ronchi Nord per il quale si rileva tuttavia la mancanza di indicazioni esplicite circa tempi e modalità.
- Lo spostamento del punto di attacco delle linee più a nord di un centinaio di metri all'altezza della Pk 8+800 (circa) della linea VE-TS BP. Così facendo il punto di attacco avverrebbe in un'area maggiormente libera che consentirebbe di non interessare eventuali abitazioni/proprietà all'altezza di via Brigata Messina.