

Delibera n° 612

Estratto del processo verbale della seduta del
30 aprile 2024

oggetto:

DLGS 152/2006. PARERE REGIONALE ALL'INTERNO DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA IN CONTESTO TRANSFRONTALIERO AI SENSI DELL'ART 32 DEL DLGS 152/2006 DEL 'PIANO TERRITORIALE NAZIONALE PER IL SECONDO BINARIO DELLA LINEA FERROVIARIA SULLA TRATTA DIVACCIA - CAPODISTRIA (VAS 927). PROPONENTE: REPUBBLICA DI SLOVENIA.

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

Gianni CORTIULA Segretario generale

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

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

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

Vista la Convenzione di ESPOO sulla valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero adottata il 25 febbraio 1991;

Richiamati i contenuti dell'articolo 32 del d.lgs. 152/2006 concernente le *Consultazioni transfrontaliere* svolte ai sensi della medesima Convenzione di Espoo;

Vista la nota prot. 0050733 del 15 marzo 2024 con cui il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (di seguito MASE) ha comunicato alla Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile e all'ARPA FVG l'avvio della consultazione pubblica transfrontaliera, svolta ai sensi dell'art. 32 del d.lgs. 152 del 2006, riguardante il Piano Territoriale nazionale per il secondo binario della linea ferroviaria sulla tratta Divaccia – Capodistria, proposta dal Ministero delle Infrastrutture, Direzione per le Infrastrutture della Repubblica di Slovenia;

Constatato che con la precitata nota il MASE ha invitato la Regione FVG ad informare del procedimento tutti gli Enti territoriali limitrofi potenzialmente interessati alla consultazione pubblica transfrontaliera;

Preso atto che Il Servizio valutazioni ambientali della Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile con nota prot. n 179010 del 18.03.2024 ha provveduto ad individuare i soggetti competenti in materia ambientale e gli Enti territoriali interessati al procedimento transfrontaliero, a cui ha chiesto un contributo al fine di procedere alla formulazione di un parere regionale, coinvolgendo il Comune di San Dorligo della Valle, il Comune di Trieste, il Comune di Muggia, l'Azienda sanitaria universitaria Giuliana Isontina, l'Ente tutela patrimonio ittico del FVG, il Servizio gestione risorse idriche, il Servizio transizione energetica, il Servizio difesa del suolo, il Servizio autorizzazioni per la prevenzione dall'inquinamento, il Servizio geologico, il Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati, la Posizione organizzativa programmazione comunitaria e per lo sviluppo sostenibile della Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile, il Servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica, il Servizio infrastrutture e opere strategiche e il Servizio portualità e logistica integrata della Direzione Centrale infrastrutture e territorio, il Servizio relazioni internazionali e programmazione europea della Direzione Generale, il Servizio biodiversità e il Servizio caccia e risorse ittiche della Direzione Centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche e il Servizio turismo e commercio della Direzione Centrale attività produttive e turismo;

Preso atto che il Servizio valutazioni ambientali, al fine di garantire la massima divulgazione del procedimento, ha reso noto al pubblico, l'avvio della consultazione transfrontaliera del Piano Territoriale nazionale per il secondo binario della linea ferroviaria sulla tratta Divaccia–Capodistria, fornendo le indicazioni necessarie per la partecipazione sul sito web istituzionale;

Vista la documentazione relativa alla consultazione transfrontaliera resa disponibile sul portale ufficiale del MASE costituita da 11 elaborati concernenti: la *Relazione ambientale per il secondo binario della nuova linea ferroviaria sulla tratta Divaccia – Capodistria Fascicolo 2: Fase DLN SD2, 2023*, unico documento tradotto in lingua italiana, e 10 elaborati progettuali in lingua slovena;

Viste le osservazioni pervenute, qui di seguito elencate trasmesse dalle seguenti Strutture:

- Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio geologico nota prot. 0205896/P dd 28/03/2024 ed allegata nota prot. 0028254/P dd 29/08/2013;

- Azienda Sanitaria Universitaria Giuliano Isontina ASUGI nota dd 28/03/2024;
- Ente Tutela Patrimonio Ittico ETPI nota prot. GEN 0001299/P dd 02/04/2024;
- Comune di Trieste nota dd 02/04/2024;
- Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio gestione risorse idriche nota prot. 0224968/P dd 05/04/2024;
- Direzione Centrale attività produttive e turismo – Servizio turismo e commercio nota prot. 0229394/P dd 08/04/2024;
- Comune di Muggia nota prot. 0010960/P dd 09/04/2024;
- Direzione Centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche – Servizio biodiversità nota prot. n. 0238179/P dd 11/04/2024;
- Comune di San Dorligo della Valle nota prot. GEN-GEN-2024-0003840/24-P/VI.10/T dd 12/04/2024 con allegata Delibera di Giunta n 69/g del 05/08/2013 e parere GEN-GEN-2013-8015/13-P/VI.9/T dd 29/07/2013;

Considerato che l'obiettivo principale del Piano è garantire la capacità a lungo termine dell'infrastruttura di trasporto ferroviario eliminando la strozzatura sulla tratta Divaccia-Capodistria per rendere la ferrovia più competitiva della strada in modo da convogliarvi parte del traffico merci, soprattutto per le distanze superiori ai 300 km. Ciò rende necessario aumentare la capacità del corridoio in questione riducendo i tempi di viaggio. Gli interventi previsti fanno parte della rete centrale paneuropea TEN-T, e la loro realizzazione è essenziale per il raggiungimento dell'obiettivo di aumentare la competitività economica in quanto interesserà investimenti statali o privati con un miglioramento del collegamento ferroviario dal Porto di Capodistria che attraversa la Slovenia dirigendosi verso l'Austria, la Repubblica Ceca, la Slovacchia e l'Ungheria;

Considerato che le modifiche necessarie per la costruzione e l'esercizio del doppio binario di sinistra Divaccia -Capodistria comprendono una serie di opere accessorie e funzionali come:

- le sistemazioni nell'area della Val Rosandra (ponte, gallerie, galleria T1A);
- il viadotto Gabrovica (V1L);
- le due gallerie nella valle del Rio Ospso (T3-6L, T7L);
- il viadotto Vignano - Vinjan (V2L);
- le nuove strade di accesso T6-T7, T-7e, T-3a2, T-2b2, le modifiche nelle strade di accesso: T-8aS e DP-1, la strada Stepani, la strada di servizio in sterrato dalla strada DP-2 al portale del tunnel T8;
- il collegamento pedonale/ciclabile in sterrato dal nuovo sottopasso della linea ferroviaria verso a Divaška jama e la sistemazione di un incrocio a quattro punti sulla strada regionale nell'area dello svincolo Divaška jama;
- l'estensione degli scavi e dei rilevati dal tunnel T8L all'ENP Dekani;
- l'ampliamento dei cantieri presso la strada di accesso T-7 e il viadotto Črni Kal;
- il posizionamento e l'esercizio del binario di sinistra sull'intero tratto da Divača a Dekani;
- le sistemazioni nell'area della Val Rosandra (ponte, gallerie, tunnel T1A);
- il viadotto di Gabrovica (V1L);
- le gallerie nella valle Ospso (T3-6L, T7L);

- il viadotto Vinjan (V2L);
- le nuove strade di accesso T6-T7, T-7e, T-3a2, T-2b2, le modifiche all'allineamento delle strade di accesso: T-8aS e DP-1, la strada Stepani, la strada sterrata di manutenzione da DP-2 al portale della galleria T8;
- il collegamento pedonale/ciclabile in sterrato dal nuovo sottopassaggio sotto la linea ferroviaria a Divaška jama e la disposizione di un'intersezione a quattro vie sulla strada regionale nell'area del collegamento con Divaška jama;
- l'estensione degli scavi e dei rilevati dal tunnel T8L all'ENP di Dekani;
- la collocazione e il funzionamento del binario di sinistra sull'intera tratta da Divača a Dekani;

Preso atto di quanto evidenziato nei pareri pervenuti in merito alla documentazione fornita, che hanno rilevato:

- la mancanza di cartografie idonee a rappresentare l'ambito d'influenza territoriale transfrontaliero in cui possono effettuarsi i possibili effetti ambientali e l'incompletezza delle analisi inerenti al territorio italiano;
- la mancanza degli esiti del monitoraggio relativo alla realizzazione del secondo binario della tratta Divaccia -Capodistria;
- l'assenza di misure di mitigazione che stando alla documentazione "saranno definite nel dettaglio durante la fase di VIA";
- la mancanza della relazione tecnica intitolata "Elaborato di verifica degli eventuali impatti transfrontalieri per il secondo binario della nuova linea ferroviaria sul tratto Divača-Capodistria (fase DLN SD2)", Aquarius d.o.o. Ljubljana, aprile 2021 non trasmessa nella sua versione integrale;
- la valutazione non esaustiva del complesso sistema idrografico nel versante italiano;

Visto il parere di Arpa pervenuto con nota prot. 12314 del 24.04.2024 in cui si osserva principalmente che nella valutazione del Piano non è stata presa in considerazione la complessità dell'ecosistema fluviale e non sono state descritte le possibili modifiche idromorfologiche soprattutto in merito agli interventi nel rio Osopo ed i suoi affluenti. Anche alcune realtà di approvvigionamento idrico locale potrebbero subire delle alterazioni dovute agli impatti preventivati. In merito agli aspetti relativi all'inquinamento acustico si rileva la necessità di un adeguato monitoraggio acustico post-operam al fine di verificare l'efficacia delle opere di mitigazione previste. Per quanto concerne la qualità dell'aria ed i livelli di PM₁₀ l'ARPA ritiene necessario predisporre un piano di monitoraggio con valutazioni congiunte in particolare in prossimità dei centri abitati in territorio italiano (Vignano);

Vista la Relazione istruttoria del Servizio valutazioni ambientali del 24 aprile 2024, che sulla base delle osservazioni pervenute dai Servizi regionali e dagli Enti territoriali coinvolti, ha ritenuto che gli interventi previsti dal "*Piano Territoriale nazionale per il secondo binario della linea ferroviaria sulla tratta Divaccia-Capodistria*" sopra evidenziati, potrebbero determinare possibili impatti ambientali a carico della Regione Friuli Venezia Giulia qualora non venissero adottate specifiche misure preventive di tutela unitamente a delle opere di mitigazione la cui efficacia va verificata costantemente nel tempo, in tutte le fasi di realizzazione ed esercizio dell'infrastruttura ferroviaria, attraverso periodici monitoraggi da effettuarsi tramite protocolli transfrontalieri condivisi compartecipati e nel rispetto di alcune prescrizioni. È stato ritenuto, inoltre, necessario che la Repubblica di Slovenia fornisca informazioni più dettagliate in merito al secondo binario della linea ferroviaria sulla tratta Divaccia-Capodistria. Constatato che lo stato dei lavori della nuova ferrovia è

ormai giunto ad una fase di avanzamento tale in cui gli aspetti progettuali degli interventi prevalgono sulla natura del Piano, ai fini collaborativi, si è ritenuto utile fornire alcune richieste di approfondimento da acquisire nella successiva fase di consultazione di VIA transfrontaliera prevista, riservandosi in tal sede di esprimere un parere VIA sui possibili effetti transfrontalieri, dopo l'ottenimento delle informazioni richieste;

Ritenuto di poter concordare con le conclusioni della Relazione istruttoria del Servizio valutazioni ambientali che si fanno proprie;

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

La Giunta regionale, all'unanimità,

DELIBERA

1. Di ritenere che gli interventi previsti dal "*Piano territoriale nazionale per il secondo binario della linea ferroviaria sulla tratta Divaccia-Capodistria*" potrebbero determinare possibili impatti ambientali a carico della Regione Friuli Venezia Giulia qualora non venissero adottate specifiche misure preventive di tutela, unitamente a delle opere di mitigazione la cui efficacia va verificata costantemente nel tempo, in tutte le fasi di realizzazione ed esercizio dell'infrastruttura ferroviaria, attraverso periodici monitoraggi da effettuarsi tramite protocolli transfrontalieri condivisi e compartecipati nel rispetto delle seguenti prescrizioni.

Per gli aspetti relativi alla biodiversità e la fauna ittica:

1. Adottare gli accorgimenti per la salvaguardia della fauna ittica e degli ambienti acquatici, previsti in progetto o prescritti, sia nelle fasi di apprestamento/ripristino/smantellamento/rimozione delle opere provvisorie, sia nelle fasi di realizzazione delle opere.
2. Acquisire e valutare non solo i dati relativi agli acquiferi tributari del Rosandra, ma anche quelli dei tributari del Timavo/Reka e del Rio Osopo monitorando parametri chimici e biologici.
3. Tutelare e monitorare il gambero di fiume (*Austropotamobius pallipes*) e l'ittiofauna autoctona costituita dalla sanguinerola (*Phoxinus phoxinus*) e dall'albarella (*Alburnus arborella*). Per poter valutare la situazione attuale di queste specie e i possibili impatti generati dalle attività previste dal piano, si rende opportuno consultare l'Ente Tutela Patrimonio Ittico della Regione Friuli Venezia Giulia per l'acquisizione dei dati relativi.
4. Sospendere le operazioni che causano intorbidimento anomalo delle acque superficiali.
5. Gestire i materiali e i fluidi di risulta di scavi, perforazioni, trivellazioni, demolizioni e/o lavaggi, in modo che non confluiscano nel corso d'acqua o che non siano dilavati verso lo stesso.
6. Chiarificare le acque di aggotamento (es. di fondo scavo) prima della loro immissione nelle acque superficiali, ad esempio tramite decantazione e smaltimento dei solidi sospesi, o distribuendole su aree prive di connessione idraulica superficiale con l'alveo di magra.
7. Qualora l'intorbidimento derivasse da ripetuti guadi a raso del filone idrico da parte dei mezzi d'opera, predisporre attraversamenti temporanei sopraelevati rispetto al deflusso idrico.
8. Al fine di prevenire la diffusione di specie vegetali non autoctone invasive, pulire accuratamente le macchine operatrici, compresi pneumatici, cingoli e organi lavoranti, prima di uscire dal cantiere di provenienza e prima di abbandonare l'area di cantiere del piano in oggetto.

9. Nei cantieri in fase di esercizio, di manutenzione e di dismissione delle opere adottare le misure di prevenzione e di mitigazione degli impatti sui corsi d'acqua previste dal progetto e prescritte.
10. Progettare adeguate misure di mitigazione, in fase di costruzione ed esercizio, atte a non creare impatti qualitativi e quantitativi nelle sorgenti.

Per gli aspetti paesaggistici:

11. Prevedere opportune misure di mitigazione per eliminare eventuali effetti ambientali transfrontalieri, sui beni paesaggistici e le aree naturali protette, da conservare e valorizzare, garantendo in ambito transfrontaliero lo sviluppo dell'interconnessione fluviale e boschiva/arbustiva.
12. Approfondire le interrelazioni con i Piani regolatori dei comuni italiani confinanti in cui vigono specifici regimi vincolistici ambientali e paesaggistici sottoposti a sovraordinate disposizioni di tutela e valorizzazione, con particolare riferimento alla Val Rosandra, i Laghetti delle Noghere, il bosco di Vignano, e la rete ecologica muggesana individuata nel PRGC di Muggia che identifica il Rio Ospio come un corridoio ecologico primario ed elemento fluviale di fondamentale importanza per il mantenimento della funzionalità degli ecosistemi da esso attraversati, avente l'obiettivo di miglioramento ambientale della fascia perifluviale (con eliminazione della vegetazione alloctona, contenimento del canneto, piantumazione di fasce boscate riparie).
13. Prevedere la realizzazione di opportune opere di mitigazione e loro monitoraggio in particolare per l'opera V1L "Gabrovic sinistra" in ragione della sua particolare ubicazione e intervisibilità.

Per gli aspetti del monitoraggio e la gestione delle emergenze:

14. Prevedere ed attuare dei protocolli di comunicazione internazionale tra gli organi preposti al controllo in Slovenia e le Autorità e gli Enti competenti in Italia, al fine della corretta trasmissione delle informazioni sugli stati di avanzamento dei cantieri, dei dati inerenti ai monitoraggi, di attivazione delle misure di contenimento in fase emergenziale, informazioni ed eventuali coinvolgimenti qualora ci siano dei rinvenimenti di cavità carsiche di interesse e competenza regionale. Per una corretta trasmissione dei dati dovranno essere forniti:
 - rapporti dei monitoraggi conoscitivi;
 - rapporti dei monitoraggi in fase di scavo e costruzione;
 - rapporti dei monitoraggi in fase di esercizio;
 - immediate informazioni, agli organi italiani, di eventi accidentali e delle conseguenti azioni di mitigazione intraprese.

Per la tutela delle componenti ambientali:

15. Monitorare le emissioni in atmosfera degli inquinanti caratteristici durante tutte le attività di costruzione della nuova linea ferroviaria, al fine di porre in essere tempestivamente le azioni di rimedio necessarie.
16. Attuare tutte le misure di gestione delle emergenze dovute alle possibili fuoriuscite di sostanze pericolose che potrebbero coinvolgere i percorsi d'acqua superficiali e sotterranei dando tempestiva comunicazione alle Autorità Competenti.
17. Rispettare i valori limite di emissione sonora ambientale sia durante tutte le fasi di cantiere, sia dopo l'avviamento della tratta, con particolare riferimento alla tutela della fascia notturna in prossimità degli abitati.

18. Garantire la protezione qualitativa e quantitativa delle acque superficiali e delle acque sotterranee al fine di escludere ogni possibile interferenza con gli usi idrici in atto. I lavori di costruzione ed il successivo esercizio delle opere per il secondo binario della linea ferroviaria sulla tratta Divaccia – Capodistria non dovranno in alcun modo modificare le caratteristiche chimico fisiche né quantitative dei corsi d'acqua, il cui bacino di alimentazione risulta interessato dal tracciato in progetto. Il Piano in oggetto non deve impedire il raggiungimento né causare il deterioramento dello stato, in ossequio alle disposizioni della Direttiva Europea 2000/60/CE e nel rispetto degli obiettivi ambientali previsti per i corpi idrici superficiali e sotterranei dal Piano di gestione delle Acque del Distretto Alpi Orientali approvato con DPCM dd 07/06/2023.
 19. Prevedere un sistema di misure per evitare inquinamenti, contaminazioni ed intorbidimenti delle acque, tenuto conto che sono presenti derivazioni idriche che alimentano l'acquedotto della città di Trieste ed impianti di allevamento ittico finalizzati ad uso alimentare.
 20. Prevedere un sistema di monitoraggio quantitativo e qualitativo delle acque in entrata in territorio italiano a valle del tracciato e dei lavori progettati, che includa la raccolta di campioni e l'analisi delle caratteristiche fisico-chimiche ed isotopiche delle acque in tutti i punti sorgentiferi, piezometri allestiti delle acque degli acquiferi transfrontalieri – in particolare dei punti di captazione della falda acquifera sotterranea e risorgive dell'acquifero transfrontaliero del Carso classico – corso sotterraneo del fiume Timavo-Reka sia in Italia che in Slovenia (ad es. Abisso di Trebiciano/Labodnica, Grotta Lazzaro Jerko, risorgive lungo la costa settentrionale adriatica della prov. di Trieste, risorgive del Timavo ecc.; in Slovenia Škocjanske Jame, Kačna Jama, Jama 1 v Kanjaducah, Jama v Stršinkni Dolini), delle sorgenti in sinistra del Rosandra, presso l'Antro di Bagnoli e delle sorgenti del Rio Ospo, nonché dell'acqua del torrente Menariolo e Rabuiese, affluenti del Rio Ospo - il tutto ai fini della caratterizzazione idrogeologica dei sistemi acquiferi transfrontalieri. Tale monitoraggio dovrà essere eseguito per un periodo non inferiore ai 24 mesi con campionature periodiche e ravvicinate in modo da tarare i parametri dell'acquifero in tutte le sue fasi, con raccolta dati in fase di magra, morbida e piena sia ante operam che post operam.
- 2.** Di ritenere necessario che la Repubblica di Slovenia fornisca informazioni più dettagliate in merito al secondo binario della linea ferroviaria sulla tratta Divaccia–Capodistria. Constatato che lo stato dei lavori della nuova linea ferroviaria è ormai giunto ad una fase di avanzamento tale in cui gli aspetti progettuali degli interventi prevalgono sulla natura del Piano, ai fini collaborativi, si ritiene utile fornire le seguenti richieste di approfondimento da acquisire nella successiva fase di consultazione VIA transfrontaliera prevista, riservandosi in tal sede di esprimere un parere VIA sui possibili effetti transfrontalieri, dopo l'ottenimento delle informazioni richieste.
- a) Apportare i seguenti perfezionamenti e approfondimenti conoscitivi su basi cartografiche:
 - In fase progettuale di VIA produrre carte tematiche, tradotte in lingua italiana, omogenee e coerenti nei tematismi, che includano l'intero ambito d'influenza territoriale transfrontaliero, senza limiti amministrativi. Data l'importanza dell'opera e gli impatti previsti, figurerà necessario mappare tutti i recettori sensibili presenti in territorio nazionale, sia per poter attivare eventuali piani emergenziali in caso di necessità, sia per effettuare una valutazione transfrontaliera esaustiva. I tematismi ambientali del versante italiano sono disponibili alla pagina Eagle FVG della Regione;
 - La mappatura dei recettori sensibili dovrà contenere:
 - ✓ Acque superficiali (torrente Rosandra, Torrente Grisa, rio Ospo, torrente Menariol)

- ✓ Acque sotterranee (acquiferi carsici che alimentano le sorgenti del Rosandra e del torrente Ospò, nonché il tratto ipogeo del fiume Timavo/Reka)
 - ✓ Corpi idrici in territorio italiano interessati dal Piano
 - ✓ Possibile interferenza con derivazioni esistenti
- Le derivazioni idriche con regolare concessione a derivare che bisogna considerare, valutare e mappare sono:
- sul torrente Rosandra:
- TS/IPD/30/2: derivazione a scopo ITTIOTENICO e POTABILE per 16,6 l/s medi e 25 l/s
- sul torrente Timavo:
- TS/IGD/3/2 per 250 l/s industriale
 - TS/IGD/4/1 per 500 l/s potabile (acquedotto della città di Trieste)
 - TS/IGD/6/1 per 1000 l/s per uso industriale
 - TS/IGD/8/1 per 1500 l/s potabile (acquedotto della città di Trieste)
 - TS/IPD/39/2 per 50 l/s per uso itticoltura
- Le prese sotterranee nella piana tra Dolina e Mattonaia:
- TS/IPD/33/1
 - TS/IPD/34/1
- Considerare, valutare e mappare i corpi idrici superficiali e sotterranei e le informazioni già condivise a livello europeo mediante i Reporting WISE per la WFD, che di seguito si riepilogano per completezza:
- EU CD RW: ITARW14LV00300030FR (07SS2T1) stato ecologico BUONO, stato chimico NON BUONO.
 - EU CD RW: ITARW14LV00300020FR (07IN7T1) stato ecologico ELEVATO, stato chimico BUONO.
 - EU CD RW: ITARW14LV00300010FR (07SS2T2) stato ecologico SUFFICIENTE, stato chimico BUONO.
 - EU CD RW: ITARW14LV00400010FR (07SS1T1) stato ecologico SUFFICIENTE, stato chimico BUONO
 - EU ITARW14LV00200010FR (07SR6T1) con stato ecologico SCARSO, stato chimico BUONO, che costituisce SITO DI RIFERIMENTO NAZIONALE per il tipo 07SS2T previsto e normato all'allegato 2 D.M. 14 aprile 2009, n. 56 (Regolamento recante «Criteri tecnici per il monitoraggio dei corpi idrici e l'identificazione delle condizioni di riferimento per la modifica delle norme tecniche del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante Norme in materia ambientale, predisposto ai sensi dell'articolo 75, comma 3, del decreto legislativo medesimo») e nell'area circostante agli stessi, è vietato qualsiasi intervento che possa causare una modificazione a carico degli elementi di qualità biologica, idro-morfologica e chimico-fisica.
 - EU CD GW: ITAGW00011800FR "Carso classico Isontino e triestino" con stato quantitativo BUONO e stato chimico BUONO

- EU CD GW: ITAGW00011900FR "Flysch triestino" con stato quantitativo BUONO e stato chimico SCARSO.

- Produrre delle sezioni trasversali del tracciato (profili) in scala almeno 1:2.500/25.000 con riportate tutte le unità geologiche attraversate, gli elementi tettonico-strutturali (strati, faglie, fratture ecc.), gli elementi geologici, la caratterizzazione idrogeologica e geomorfologica, che definiscano l'area attraversata dal percorso, le intersezioni con falde acquifere e intercettazioni di sorgenti, falde sospese, ecc., per mettere in luce l'impatto del tracciato in progetto sugli acquiferi transfrontalieri.
- Mappare l'ubicazione degli ingressi (verificati sul terreno) e dei rilievi delle grotte conosciute, sia in pianta che in 3D, lungo il tracciato ferroviario, includendo in sinistra e destra del tracciato un adeguato buffer che prenda in considerazione le caratteristiche geomorfologiche e speleogenetiche dell'area attraversata, ciò al fine di ottenere un'analisi dei possibili punti di scorrimento dell'acqua e del possibile inquinante attraverso le tipiche morfologie carsiche epigee ed ipogee. Per le grotte individuate che intercettino il tracciato o siano all'interno del buffer, dovranno essere riportate le sezioni in due dimensioni della posizione spaziale della grotta rispetto al tracciato (com'è stato fatto per la grotta Ocizeljska Jama al punto 5 del documento «Responsi alle osservazioni avanzate della Repubblica italiana in lingua italiana») Inoltre andranno riportate le più evidenti morfologie superficiali (doline di dissoluzione e di crollo) e l'intercettazione con il tracciato.

b) Fornire la documentazione e gli approfondimenti di seguito richiesti:

- Trasmettere il documento tradotto in italiano "Elaborato di verifica degli eventuali impatti transfrontalieri per il secondo binario della nuova linea ferroviaria sul tratto Divača-Capodistria (fase DLN SD2)", Aquarius d.o.o. Ljubljana, aprile 2021.
- Trasmettere un dettagliato resoconto delle azioni di mitigazioni realmente realizzate durante la costruzione del II binario, secondo quanto previsto dal PARTIAL ENVIRONMENTAL CONSENT del 30 ottobre 2014 (punto 3.4 e seguenti) tradotto in italiano.
- Fornire una valutazione dei rischi geologici legati alla costruzione ed all'operatività della linea ferroviaria connessi con problematiche tettoniche, geostatiche.
- Fornire un approfondito studio idrogeologico, ottenuto in base ai risultati delle campagne di monitoraggio effettuate, corredato da una cartografia idrogeologica in scala almeno al 25.000 con individuazione dell'idrostruttura al di là dei confini amministrativi, dei bacini e sottobacini idrografici, degli spartiacque sotterranei con tipologia degli stessi e delle linee di deflusso.
- Fornire uno studio di vulnerabilità intrinseca, che tenga anche conto della quota del piano ferro, di tutta l'area transfrontaliera degli acquiferi carsici, così come definiti nello studio idrogeologico di cui al punto precedente, con riportate le aree a elevatissima, elevata, alta, media e bassa vulnerabilità.
- Fornire un'analisi del rischio, eseguita sulla base dello studio della vulnerabilità intrinseca di cui al punto precedente e della caratterizzazione idrogeologica degli acquiferi transfrontalieri specialmente per le captazioni del corso sotterraneo del Timavo, le risorgive del Timavo, il torrente Rosandra, le sorgenti di Bagnoli e Dolina, la sorgente e il rio Ospò, i torrenti Menariolo e Rabuiese.
- Fornire l'indicazione di adeguate proposte di mitigazione dell'impatto, sulla base dell'analisi del rischio e degli studi di dettaglio.

- Delineare gli effetti derivanti dai prospettati allargamenti degli alvei di alcuni rii transfrontalieri sul deflusso superficiale e le condizioni al contorno.
- Fornire indicazioni precise sulla collocazione degli scarichi delle acque reflue raccolte in bacini provenienti dal tunnel "stagno", citato a pagina 284 della Relazione ambientale nonché una valutazione e proposta delle misure di protezione e tutela che verranno adottate sia in fase di cantiere che in fase di esercizio dell'opera.
- Produrre una valutazione del rischio vibrazioni attese e dai ricettori abitativi più prossimi attraverso simulazioni dedicate a partire dalla situazione ante-operam.
- Fornire maggiori dettagli informativi sul piano di monitoraggio previsto per la valutazione delle emissioni acustiche prodotte durante le attività di cantierizzazione delle infrastrutture più prossime al territorio comunale italiano e quelle generate dall'indotto della costruzione del tragitto ferroviario su doppio binario da estendere alla fase di esercizio mediante debita simulazione, a partire dallo stato di fatto ante-operam. Un particolare riferimento andrà fatto al vigente Piano di Classificazione Acustica comunale di Muggia soprattutto in considerazione della classe residenziale II di maggior tutela in cui ricade la località di Vignano, avendo cura di esplicitare puntualmente le misure mitigative da porre in opera a scopo cautelativo a partire dalle eventuali barriere antirumore per le aree più vicine al nuovo percorso di Piano.
- Descrivere compiutamente le azioni mitigative da intraprendere durante la realizzazione e l'esercizio della viabilità di servizio nonché le azioni da intraprendere per limitare le problematiche legate al traffico veicolare e al raccordo con la viabilità principale;
- Dettagliare le misure mitigative da porre in pratica per il buon mantenimento della qualità dell'aria al fine di rendere l'impatto non significativo atteso dal proponente con particolare riferimento alla gestione di polveri durante i lunghi anni di cantierizzazione che comporteranno notevoli movimentazioni di terre legata a scavi e riporti anche per la realizzazione delle infrastrutture temporanee e per la gestione di materie necessarie al completamento delle opere;

3. Di dare mandato alla Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile di trasmettere al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica la presente deliberazione.

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO GENERALE