

S.O.C. OSMER e gestione rischi naturali  
S.O.S. *Valutazioni e Pianificazione VIA e VAS*  
Responsabile del procedimento:  
dott.ssa Stefania Del Frate  
Via Cairoli, 14 - 33057 Palmanova  
Tel. 0432/1918033  
Email [stefania.delfrate@arpa.fvg.it](mailto:stefania.delfrate@arpa.fvg.it)  
Responsabile dell'istruttoria:  
dott.ssa Laura Gallizia Vuerich  
Tel. 0432/1918046  
Email [laura.vuerich@arpa.fvg.it](mailto:laura.vuerich@arpa.fvg.it)

Spett. le

**Regione FVG**

Direzione centrale Infrastrutture e Territorio  
*Servizio edilizia tecnica ed espropri*  
PEC: [territorio@certregione.fvg.it](mailto:territorio@certregione.fvg.it)

e, p.c.

**Comune di San Giorgio di Nogaro**

Piazza del Municipio, 1  
33058 San Giorgio di Nogaro (UD)  
PEC:  
[comune.sangiorgiodinogaro@certgov.fvg.it](mailto:comune.sangiorgiodinogaro@certgov.fvg.it)

**Oggetto:** *"Accordo di Programma Lavori di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria denominata "Raccordo ferroviario Selvata" - Variante urbanistica al PRGC del Comune di San Giorgio di Nogaro (UD) n. 58"*

Parere ai sensi dell'art. 12 del D. Lgs. 152/2006 ss.mm.ii. – **Assoggettabilità a VAS**

Vs. nota prot. n. 274149 del 03/03/2026 al prot. ARPA FVG n. 7245 del 03/03/2026

**PREMESSA**

Con riferimento alla richiesta in oggetto, inviata alla scrivente ai sensi dell'articolo 12 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. (T.U.A.), si precisa che l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente, in qualità di soggetto competente in materia ambientale ex articolo 5, comma 1, lettera s) del medesimo decreto, risponde fornendo osservazioni tecnico-scientifiche a supporto dell'Autorità Competente per l'espressione del provvedimento di verifica.

Si ricorda che l'obiettivo primario del T.U.A è la *"promozione dei livelli di qualità della vita umana, da realizzare attraverso la salvaguardia ed il miglioramento delle condizioni dell'ambiente e l'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali"*<sup>1</sup> e che *"L'attività della pubblica amministrazione deve essere finalizzata a consentire la migliore attuazione possibile del principio dello sviluppo sostenibile, per cui nell'ambito della scelta comparativa di interessi pubblici e privati, connotata da discrezionalità, gli interessi alla tutela dell'ambiente e del patrimonio culturale devono essere oggetto di prioritaria considerazione"*<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Articolo 2, comma 1

<sup>2</sup> Articolo 3-quater, comma 2

### ESAME DELLA DOCUMENTAZIONE PRESENTATA

La documentazione analizzata relativa alla Variante al PRGC, messa a disposizione su link dedicato indicato nella nota di trasmissione, è costituito da:

- Elab. A01 -Relazione illustrativa della variante n°xx
- Elab. A02 - Relazione di verifica preventiva degli effetti significativi sull'ambiente
- Elab. A03 - Estratto zonizzazione PRGC
- Elab. A04 - Variante PRGC n°xx

Sono inoltre stati analizzati i seguenti ulteriori Elaborati:

- Elab. R01.1 – Relazione generale
- Elab. R01.1 – Relazione generale integrazione “*previsione dei volumi di traffico*”
- Elab. R03 - Studio di Fattibilità Ambientale
- Elab. R09 - Relazione di ottemperanza ai Criteri Ambientali Minimi (CAM)

### CARATTERISTICHE DEL PIANO PROPOSTO

La presente Variante urbanistica in oggetto, di livello comunale (ex comma 1 lettera g) articolo 63-sexies LR. 5/2007):

- è finalizzata al solo recepimento dell'opera in progetto inserita all'interno dell'Accordo di Programma Ministero dello Sviluppo Economico “*Lavori di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria consistenti nel rifacimento della diramazione nord denominata “Raccordo ferroviario Selvata” ed il suo prolungamento*” ed all'apposizione del Vincolo Preordinato all'Esproprio (ex D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327) sulle aree private interessate dall'intervento (pag. 12 Relazione di verifica preventiva degli effetti significativi sull'ambiente, *d'ora innanzi RP*);
- “*non introduce alcuna modifica alla zonizzazione o alle norme tecniche di attuazione*” (pag. 16 Relazione illustrativa di variante).

Dal punto di vista urbanistico viene interessata un'area classificata come D1 “industriale ed artigianale di scala Regionale” nel PRGC del Comune di San Giorgio di Nogaro (pag. 12 RP).

*“L'intervento ricade all'interno della Zona Industriale Aussa-Corno (ZIAC), nel Comune di San Giorgio di Nogaro; in particolare, l'area interessata è quella di Via Majorana, tra l'Oleificio San Giorgio e lo stabilimento Marcegaglia. Il progetto prevede di ricostruire la tratta ferroviaria esistente con andamento Nord-Sud situata tra gli stabilimenti Control Pet S.G.S e Kemira ITALY, di collegarla con il binario che corre parallelo a Via Majorana, in corrispondenza dell'ingresso dell'Oleificio, e di prolungarla tramite realizzazione di un nuovo binario fino all'insediamento Marcegaglia; quest'ultimo dovrebbe proseguire nella direzione dell'esistente correndo parallelamente alla strada, accanto alla recinzione di Cimola”* (pagg. 3-4 RP).

## CARATTERISTICHE DELLE AREE E DEGLI IMPATTI

La documentazione analizzata specifica che:

- *"L'opera avrà dunque uno sviluppo complessivo di circa 1038m"* (pag. 5 RP) e prevede:
  - la demolizione del tratto di binario in rettilineo esistente, con eventuale recupero di parte delle rotaie, e realizzazione del nuovo rettilineo per una lunghezza di 171.00m;
  - la realizzazione di una nuova curva, con sviluppo di 212m e raggio di curvatura R=155m e di una doppia curva per raccordare il tratto esistente con il nuovo rettilineo (le curve avranno sviluppo complessivo di 43.84m, con un rettilineo intermedio di 12.56m);
  - costruzione di un nuovo binario in rettilineo con sviluppo 438,17m.
- *"Il progetto interessa aree tutelate per legge in base al D D.L. n. 42/04 art 142, comma 1 lettera c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici [...] e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna per la presenza del Fiume Corno, iscritto negli elenchi delle acque pubbliche"* (pag. 12 RP).
- *"Il tracciato si sviluppa prevalentemente su aree già infrastrutturate o riservate a funzioni industriali, in conformità con le previsioni del PRGC (zona D1 "industriale ed artigianale di scala regionale") e del Piano Particolareggiato Generale del Comprensorio Aussa-Corno"* (pag. 13 RP).
- *"La variante contribuisce a promuovere lo sviluppo sostenibile favorendo il trasporto su ferro rispetto a quello su gomma, con ricadute positive in termini di riduzione dell'impatto ambientale e maggiore efficienza della logistica regionale"* (pag. 14 RP).
- *"Sarà generato un aumento del volume di traffico che interessa la rete nazionale RFI e anche parzialmente un aumento dello spostamento di prodotto interno al raccordo ferroviario della zona industriale. Nello specifico in condizione di regime del raccordo ferroviario si avrà una movimentazione di circa 345 treni/anno pari a 1-2 convogli giornalieri. Tenuto conto che attualmente Marcegaglia movimentava circa 250 convogli all'anno, l'incremento si può ipotizzare in circa 100 treni all'anno"* (pag. 5 Relazione generale integrazione "previsione dei volumi di traffico).
- Il territorio *"si trova in buona parte ad una quota topografica inferiore al livello del medio mare, pertanto è soggetta ai fenomeni di seguito illustrati:*
  1. *Esondazione di acqua marina dagli argini fluviali-lagunari e/o rottura degli stessi per effetto di alte maree eccezionali tanto più se associate a eventi meteorologici intensi.*
  2. *Allagamento per mancanza o sottodimensionamento delle opere di convogliamento e sollevamento delle acque dai canali di bonifica"* (pag. 25 Studio di Fattibilità Ambientale).
- Dal punto di vista del Piano di Classificazione Acustica Comunale (PCCA) del Comune di San Giorgio di Nogaro l'intera opera è collocata in "Classe VI – Aree esclusivamente industriali" (pag. 6 Relazione generale).
- I più vicini ambiti tutelati sono la Laguna di Grado e Marano (SIC IT3320037 e ZPS IT3321003) e il Bosco Sacile (SIC IT3320035), ma la distanza e la natura dell'intervento ferroviario consentono di escludere interazioni o incidenze significative (pag. 16 RP).

- *"Si segnala però un corridoio ecologico nelle immediate vicinanze del progetto per la presenza del Muscardinus avellanarius"* (pag. 33 Studio di Fattibilità Ambientale).
- *"non emergono elementi tali da configurare impatti ambientali significativi, se non quelli temporanei e gestibili con le ordinarie misure di cantiere"* (pag. 16 RP). *"Per il presente progetto non è stato predisposto un "Piano di monitoraggio sistematico dei fattori inquinanti e per la gestione delle emergenze"*. Vengono comunque proposte alcune misure di mitigazione per la fase di cantiere quali ad esempio: bagnatura delle piste non pavimentate percorse da mezzi, precauzioni nell'uso di rulli compattatori vibranti in prossimità degli edifici, predisposizione di opportuni sistemi di raccolta, trattamento e smaltimento delle acque reflue eventualmente prodotte dal cantiere (pag. 36 Studio di Fattibilità Ambientale).

### OSSERVAZIONI

Si prende atto che *"il progetto è stato oggetto di valutazione, ai sensi della D.G.R. 568/2022, della necessità di attivazione della procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di impatto Ambientale di cui all'art. 19 del D.Lgs. 152/2006, per la categoria 8t dell'allegato IV alla parte II del D.Lgs. 152/2006, da parte della Direzione Centrale Difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Servizio Valutazioni Ambientali, che con nota n. GRFVG-GEN-2025-0138580 del 18.02.2025 ha comunicato la non necessità di assoggettare il progetto alla procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A. di cui all'art. 19. D.Lgs. 152/2006"* (pag. 14 Relazione illustrativa di variante).

Nel rispetto del Principio dell'azione ambientale<sup>3</sup>, analizzata la documentazione fornita e tenuto conto del contesto territoriale e degli obiettivi della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile<sup>4</sup> (SNSvS 2022) e di quelli della strategia regionale (SRSvS FVG)<sup>5</sup> si inviano le seguenti osservazioni all'Autorità competente in modo che possa tenerne conto al fine di *"promuovere l'integrazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale nelle politiche settoriali ed il rispetto degli obiettivi, dei piani e dei programmi ambientali, nazionali ed europei"*<sup>6</sup> ed evitare l'insorgere di impatti negativi.

#### Completezza documentazione

Il RP precisa che il raccordo ferroviario in previsione si inserisce all'interno di un più ampio numero di interventi che interessano la zona D1 dell'Ausa Corno: *"Numerosi interventi previsti nell'ambito del Patto Territoriale della Bassa Friulana sono già stati progettati e realizzati; tuttavia, permangono alcune opere necessarie per lo sviluppo ulteriore del sistema infrastrutturale a supporto delle attività produttive. Tra queste, si annovera il risanamento del raccordo ferroviario denominato "Selvata" e il suo prolungamento dall'attuale intersezione con il binario Cimolai fino allo stabilimento Marcegaglia"* (pag. 11 RP).

A tal proposito si ritiene che andrebbero esplicitati e considerati anche eventuali interventi previsti dalla pianificazione specifica d'ambito:

<sup>3</sup> *La tutela dell'ambiente e degli ecosistemi naturali e del patrimonio culturale deve essere garantita da tutti gli enti pubblici e privati e dalle persone fisiche e giuridiche pubbliche o private, mediante una adeguata azione che sia informata ai principi della precauzione, dell'azione preventiva, della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente, nonché al principio "chi inquina paga" [...]"* (Articolo 3-ter, comma 1 del T.U.A)

<sup>4</sup> Delibera CITE n. 1 del 18 settembre 2023

[https://www.mase.gov.it/sites/default/files/archivio/allegati/ sviluppo\\_sostenibile/ALL1\\_SNSvS\\_2023\\_Strategia\\_e\\_allegati.pdf](https://www.mase.gov.it/sites/default/files/archivio/allegati/ sviluppo_sostenibile/ALL1_SNSvS_2023_Strategia_e_allegati.pdf)

<sup>5</sup> Delibera di Giunta Regionale n. 299 del 17 febbraio 2023

<sup>6</sup> Articolo 11, comma 2 del T.U.A

- Piano regionale delle Infrastrutture e trasporto, della mobilità delle merci e della logistica del 2011;
- il piano industriale del COSEF (2025–2027 e 2026–2028);
- il *"Piano Territoriale Infraregionale parziale dell'Aussa Corno (territori D1 di San Giorgio di Nogaro, Carlino e Terzo di Aquileia)"* per il quale è stata avviata la consultazione di VAS con Delibera n. 1 del 28.03.2025;
- il Piano regolatore di Porto Nogaro.

Si richiama inoltre la nota della Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio prot. n. 0253457 dd 31/03/2025 avente ad oggetto l'indizione della Conferenza di Servizi istruttoria per la *"Progettazione di un nuovo collegamento ferroviario tra la via navigabile del fiume Corno e la ferrovia Trieste-Venezia (corridoio Mediterraneo) – Azione CEF N: 2020-IT-TM-0018-S"*.

Considerato che gli interventi di potenziamento dei raccordi esistenti, di realizzazione di nuovi tratti interni e di sviluppo del collegamento diretto tra il sistema portuale e la linea ferroviaria nazionale, si configurano come un rafforzamento significativo della funzione logistica dell'area e considerato quanto disposto dal comma 6 art. 12 del T.U.A.<sup>7</sup>, la valutazione degli impatti ambientali della variante in oggetto deve essere inserita nel contesto pianificatorio sovraordinato. A tal fine sarebbe utile poter disporre di una sintesi delle valutazioni già effettuate negli strumenti sovraordinati e dei dati di monitoraggio raccolti dalle Autorità competenti nei già previsti Piani di monitoraggio di VAS, un tanto anche al fine di valutare la sussistenza di potenziali effetti cumulativi che richiedono una valutazione integrata in sede di VAS per gli effetti che induce non solo in fase di cantiere per la realizzazione delle singole opere.

Ai fini di affrontare gli effetti del piano ad un adeguato livello di dettaglio, come anche specificato nelle linee guida della Commissione Europea per l'Attuazione della Direttiva 2001/42/CE riguardo al rapporto tra piani di portata generale e pianificazione a livello locale, si forniscono le seguenti indicazioni.

#### Analisi contesto

L'analisi del contesto elaborata a livello di scala locale è funzionale alla valutazione degli effetti indotti. Il RP risulta carente nella descrizione del contesto ambientale seppur alcune informazioni, riguardo all'inquadramento naturale del sito e all'assetto idrografico, siano riportate nello Studio di Fattibilità Ambientale. Analogamente per la valutazione degli effetti connessi all'attuazione della variante per i quali si è fatto riferimento a quanto contenuto nella Relazione CAM.

Di seguito si forniscono alcune fonti di informazioni, utili all'implementazione dell'analisi del contesto ambientale, in relazione ai possibili effetti ambientali più significativi dalla variante in oggetto.

Stante che gli interventi infrastrutturali previsti sono orientati alla riduzione del trasporto su gomma e quindi alla riduzione delle emissioni inquinanti connesse al trasporto su strada (non viene specificato su quale tratta) andrebbe data evidenza della riduzione effettiva derivante dalle nuove realizzazioni e il contributo che l'opera in oggetto apporta perlomeno in termini di riduzione delle emissioni. Per quantificare tale effetto è necessario tuttavia conoscere l'efficacia del Piano in termini di riduzione dei flussi di veicoli su strada sia nell'area industriale che nei collegamenti con il territorio contermini e la tipologia della tecnologia adotta (diesel, elettrico, ecc.).

<sup>7</sup> T.U.A. art. 12 comma 6 *"La verifica di assoggettabilità a VAS ovvero la VAS relative a modifiche a piani e programmi ovvero a strumenti attuativi di piani o programmi già sottoposti positivamente alla verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 12 o alla VAS di cui agli articoli da 12 a 17, si limita ai soli effetti significativi sull'ambiente che non siano stati precedentemente considerati dagli strumenti normativamente sovraordinati"*



Per la valutazione del contesto ambientale per quanto concerne lo stato della qualità dell'aria in ambito locale e il quadro emissivo del Comune di San Giorgio di Nogaro si può fare riferimento a:

- Piano regionale della qualità dell'aria (approvato con D.G.R. n. 401 del 15 marzo 2024),
- Relazione sulla qualità dell'aria nella regione Friuli Venezia Giulia - anno 2024<sup>8</sup>, redatta dalla scrivente Agenzia, dove sono disponibili le valutazioni sulla qualità dell'aria su tutto il territorio regionale. La stessa Relazione riporta i trend di ciascun inquinante misurato nelle stazioni di qualità dell'aria rispetto ai limiti vigenti previsti dal D.Lgs 155/2010 e rispetto a quelli futuri previsti dalla Direttiva Europea 2024/2881 che entreranno in vigore a partire dal 1° gennaio 2030.
- Relazioni sulla qualità dell'aria relative a monitoraggi eseguiti nel 2025 nei dintorni della centrale Edison di Torviscosa e della vetreria Sisecam di San Giorgio di Nogaro<sup>9</sup>
- Sito internet dell'Agenzia dove nella sezione dedicata sono disponibili<sup>10</sup>, per tutto il territorio regionale su una rete con maglie di 2 km, i valori di qualità dell'aria per i principali inquinanti normati.
- dell'inventario INEMAR 2021<sup>11</sup>, che fornisce un utile contributo per una disamina delle varie sorgenti che contribuiscono alle emissioni nel territorio in oggetto. Per quanto concerne il trasporto su strada in comune di San Giorgio di Nogaro esso contribuisce come sorgente al 4,3% delle emissioni di ossidi di azoto e di una quantità stimata del 7.5% delle PM10 (emissione primaria). La percentuale maggiore di emissioni di NOx è legata alla macrocategoria "combustione nell'industria" (79%) mentre per il PM10 alla macrocategoria "combustione non industriale" (60%).

#### *Clima e cambiamenti climatici*

In relazione ai cambiamenti climatici considerato che la Variante, tramite lo spostamento del traffico da gomma a rotaia può contribuire alla riduzione dei gas serra, si ritiene opportuno che vengano valutati nella documentazione di piano anche i contributi emissivi di gas serra associati al territorio del comune.

Nell'ambito della pianificazione territoriale è opportuno che vengano riportate le proiezioni climatiche future per valutare eventuali effetti dei cambiamenti climatici e individuare adeguate misure di adattamento. Tale approfondimento risulta opportuno in quanto l'area di intervento è stata classificata dal Piano di Gestione del Rischio Alluvioni a pericolosità idraulica (moderata (P1) e Rischio idraulico da moderato (R1) e medio (R2).

A tal fine si segnala lo "Studio conoscitivo dei cambiamenti climatici e di alcuni loro impatti in Friuli Venezia Giulia" primo report – marzo 2018, a cura di ARPA FVG<sup>12</sup> e le informazioni disponibili sulla nuova "Piattaforma Proiezioni Climatiche per il Nord-Est (PPCNE)"<sup>13</sup>. Per l'area in oggetto si evidenzia ad esempio, nello scenario peggiore (media ensemble RCP8.5 scenario senza mitigazioni) un possibile aumento del 33% dei fenomeni di precipitazione intensa nella stagione autunnale al 2035 e del 55% nella stagione primaverile.

<sup>8</sup> <https://www.arpa.fvg.it/temi/temi/aria/pubblicazioni/relazione-sulla-qualita-dellaria-nella-regione-friuli-venezias-giulia-anno-2024/>

<sup>9</sup> <https://www.arpa.fvg.it/temi/temi/aria/news/relazioni-sulla-qualita-dellaria-relative-a-monitoraggi-eseguiti-nel-2025-nei-dintorni-della-centrale-edison-di-torviscosa-e-della-vetreria-sisecam-di-san-giorgio-di-nogaro/>

<sup>10</sup> <https://www.arpa.fvg.it/temi/temi/aria/sezioni-principali/download-indicatori-e-dati-aria/indicatori-spazializzati-qualita-aria-regione-fvg/>

<sup>11</sup> <https://www.arpa.fvg.it/temi/temi/aria/sezioni-principali/catasto-emissioni/catasto-emissioni-2021/>

<sup>12</sup> [https://www.arpa.fvg.it/documents/2815/impattiCCinFVG\\_marzo2018.pdf](https://www.arpa.fvg.it/documents/2815/impattiCCinFVG_marzo2018.pdf)

<sup>13</sup> [https://clima.arpa.veneto.it/proiezioni-avanzata?climatological\\_variable=tas&climatological\\_model=model\\_ensemble&scenario=rcp85&measure=anomaly&time\\_window=tw1&aggregation\\_period=30yr&year\\_period=winter&archive\\_forecast&data\\_series=no](https://clima.arpa.veneto.it/proiezioni-avanzata?climatological_variable=tas&climatological_model=model_ensemble&scenario=rcp85&measure=anomaly&time_window=tw1&aggregation_period=30yr&year_period=winter&archive_forecast&data_series=no)

Allo scopo di concorrere alla sostenibilità ambientale dell'intervento si forniscono alcune indicazioni da applicarsi in sede di progettazione attuativa relativamente ai Rifiuti e gestione del materiale da scavo e della componente rumore.

#### Rifiuti e Gestione materiale da scavo

Riguardo all'utilizzo del sedime ferroviario ora dismesso si evidenzia che qualora in loco siano presenti traversine in legno impregnate di olio di creosoto le stesse sono sottoposte alla normativa concernente le sostanze pericolose e vanno qualificate quale rifiuto (codice CER 17.02.04\*) ai sensi dell'art. 6 del D.Lgs. 22/1997 e pertanto correttamente gestite.

Per quanto riguarda il materiale da scavo prodotto durante i lavori, esso dovrà essere gestito secondo quanto previsto dal D.P.R. 120 del 13/06/2017 recante la "*Disciplina semplificata delle terre e rocce da scavo*". Pertanto il materiale scavato andrà:

- utilizzato in situ se sussistono i requisiti di cui all'art. 185 c. 1 lett. c) del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. (ovvero se è dimostrato che tale materiale non risulta contaminato rif. art. 24 D.P.R. 120/2017);
- utilizzato fuori sito come terre e rocce da scavo rispettando quanto previsto dal D.P.R. 120/2017 (art. 21 per i cantieri di piccole dimensioni e art. 22 per i cantieri di grandi dimensioni);
- gestito come rifiuto e quindi avviato a recupero e/o smaltimento secondo la normativa vigente.

Nel caso specifico, vista la dismissione di una linea ferroviaria con presenza di traversine in legno, si ritiene necessario integrare il set analitico minimale previsto dal D.P.R. 120/2017 con le seguenti classi di composti:

- fenoli non clorurati
- IPA.

Si rimanda alle indicazioni presenti sul sito istituzionale della scrivente Agenzia, all'indirizzo internet: <https://www.arpa.fvg.it/temi/temi/suoli-siti-contaminati-e-biodiversit/sezioni-principali/terre-e-rocce-da-scavo/> e si segnalano le "*Linea guida sull'applicazione della disciplina per l'utilizzo delle terre e rocce da scavo*" approvate dal Consiglio del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA) con delibera n. 54/2019: <https://www.snambiente.it/wp-content/uploads/2019/05/Delibera-54-LLGG-Terre-Rocce-da-scavo.pdf>. Si ricorda comunque che la verifica della qualità ambientale del materiale da scavo andrà effettuata in fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori.

#### Rumore

Ai fini della valutazione degli impatti connessi alla fase di esercizio del tratto ferroviario si richiama l'opportunità che il proponente produca, ai sensi dell'art. 8 della L. 447/95 e dell'art. 28 della L.R. 16/2007, una documentazione di impatto acustico, redatta da un tecnico competente in acustica regolarmente iscritto all'elenco nazionale ENTECA, in relazione al DM 16/03/1998 e alla DGR 2870/2009, con un'esplicita individuazione e verifica dei limiti di rumore applicabili all'opera proposta (DPCM 14/11/1997, DPR 459/1998) e attualmente in vigore nel comune di San Giorgio di Nogaro, come fissati dal Piano comunale di classificazione acustica (PCCA), ai ricettori più prossimi, ovvero più esposti.

In merito alla fase di cantiere, come peraltro già prospettato dal consulente progettista (pag. 36 Studio di Fattibilità Ambientale), si richiama la possibilità che il proponente richieda all'Amministrazione comunale competente l'autorizzazione, quale attività rumorosa temporanea, al superamento dei limiti di rumore per le fasi più critiche di attività, ai sensi dell'art. 6, comma 1, lettera h) della L. 447/1995 e dell'art. 20, comma

6, della L.R. 16/2007; al riguardo si rappresenta che Arpa FVG ha predisposto le *“Linee Guida ai fini dell'autorizzazione, anche in deroga ai valori limite, per lo svolgimento di attività temporanee, quali cantieri e manifestazioni in luogo pubblico o aperto al pubblico”* reperibili sul sito dell'Agenzia all'indirizzo: <https://www.arpa.fvg.it/temi/temi/rumore/sezioni-principali/modulistica>.

Si chiede cortesemente di voler inviare copia del provvedimento di verifica di assoggettabilità, comprensivo delle motivazioni (art. 12 commi 4 e 5 del T.U.A.) anche al fine di consentire a quest'Agenzia di concludere l'attività di supporto avendo evidenza di come le osservazioni inviate siano state prese in considerazione da Codesta Amministrazione al fine d'incrementare la sostenibilità ambientale del Piano proposto.

Distinti saluti.

La Responsabile della SOS  
*Valutazioni e Pianificazione VIA e VAS*  
Dott.ssa Stefania Del Frate

(documento informatico sottoscritto con firma digitale ai  
sensi del d.lgs. 82/2005)



## VERIFICA DOCUMENTO

DATI DOCUMENTO INFORMATICO	
Data di verifica	08/04/2026
Nome	VAR58 PRGC SANGIORGIODINOGARO ASSOG .PDF
Impronta	2A12C0D4F350F0995336E348A950F5E462941B1F53521E7F3DBAE3EC8961D8D0
Dimensione (Byte)	369,546

REGISTRAZIONE DI PROTOCOLLO	
Estremi prot.	GRFVG-GEN-2026-416430-A
Verso	Arrivo
Data registrazione	08/04/2026

TRASMISSIONE TELEMATICA	
Tipo trasmissione	PEC (posta elettronica certificata)
Casella trasmissione	arpa@certregione.fvg.it
Data spedizione	03/04/2026 09:36:45

FIRME DIGITALI	
Numero firme	1

FIRMA 1	
Firmatario	<b>STEFANIA DEL FRATE</b>
Codice Fiscale	TINIT-DLFSFN70T57G284A
Codice Identificativo	SIG0000005624308
Ente Certificatore	InfoCamere Qualified Electronic Signature CA
Organizzazione	
Stato	IT
Algoritmo	SHA-256
Impronta della Firma	5E 55 2F 34 27 7D 30 F4 A0 24 4F 0F 02 3A A8 A5 98 85 55 D8 A8 58 A8 69 97 06 F4 1D D6 87 63 DF 87 2A C4 9F A9 AF 3A 4F 3B A0 41 78 9A A7 4D 8A CE 45 24 8D 35 4B E0 99 E7 CA 58 39 81 8A 1E 82 31 23 4E AE F6 DD AB FE 5D F2 C0 B4 B1 AC 6A 58 CF D3 40 9C 26 9C EB F3 7A B1 86 E8 02 A0 6B D1 A2 F2 E9 B5 50 31 A9 27 2C 7F 2C 78 54 FF C0 A6 D7 29 44 53 79 D6 2D 6C 05 31 14 2C 26 93 1B BF E0 6D FD D4 0F 93 D2 01 E4 24 CE F0 91 4E CC B1 2F CF E4 BE C8 D5 C7 25 B8 57 46 EC 78 24 08 AF 38 36 1F A3 11 2F 02 B6 7D 48 11 3E D6 17 99 06 2E 11 1C 9A 48 8F EC 9E C6 3E 2E 88 87 82 1D A4 8E 2C 42 86 F1 9B 52 7A C7 00 8F A8 81 CE CF A3 A0 D2 7D 7B 38 35 BD 6C 5A 3F DE 4F 97 A9 11 CF FF 86 C6 34 A1 A4 23 76 BA 84 65 88 E0 06 74 06 20 AF 96 27 D4 75 A7 64 9C C3 D7 03 48 A3 B1 42
Data e ora della Firma	03/04/2026 07:32:55 GMT
Validità del certificato	Dal 29/12/2023 12:50:55 GMT al 29/12/2026 00:00:00 GMT
Certificato del Firmatario valido	
Verifica CRL eseguita	
Firma Valida	