

45

Monfalcone, 30 agosto 2003

Alla Commissione Europea
Direzione Generale per l'Energia e i Trasporti
Revisione TEN-T
Ufficio: DB 24 7 / 16
Alla cortese attenzione della sig.a Martine Genoux-Stawiarski
B-1049 Brussels
BELGIUM

Oggetto: osservazioni al progetto preliminare per le Infrastrutture ferroviarie strategiche definite dalla legge obiettivo n. 443/1 - Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste (tratta Ronchi dei Legionari-Trieste).

In merito al progetto preliminare per le Infrastrutture ferroviarie strategiche definite dalla legge obiettivo n. 443/1 - Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste (tratta Ronchi dei Legionari-Trieste), prevista dalla Direttiva 96/48/CE, finanziato con il contributo della C.E.E. decisione n.C(2000)2511, il Consigliere della Provincia di Gorizia (Regione Friuli-Venezia Giulia), Luigi Bon, residente in via Mazzini, 84, Ronchi dei Legionari (GO) - 34077 - segnala alla Commissione in indirizzo le seguenti osservazioni:

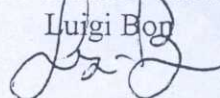
1. in merito allo studio di impatto ambientale presentato dalla società Italferr, si rileva la mancanza di qualsiasi dato economico dell'opera proposta, tanto per la costruzione, quanto per la gestione, sia dell'analisi costi-benefici; si tratta di elaborati obbligatori da produrre, in assenza dei quali diventa impossibile capire l'utilità ed i vantaggi di questo progetto rapportati alle spese sostenute;
2. lo studio d'impatto ambientale risulta carente nella valutazione delle alternative, che costituiscono un elemento obbligatorio nello studio di V.I.A.: si tratta di una lacuna di particolare gravità se si considera che gli Enti locali sostengono un progetto alternativo volto al potenziamento e miglioramento delle linee ferroviarie esistenti e dei punti di scambio intermodale;
3. risulta carente la Valutazione d'Incidenza, obbligatoria per opere che coinvolgono i Siti di Importanza Comunitaria individuati dalla Direttiva CE 92/43 (Habitat);
4. non viene presa in considerazione la Valutazione Ambientale Strategica, che consideri l'impatto dell'opera sulle intere Regioni attraversate, mettendo in relazione la tratta ferroviaria ad alta velocità/capacità con i previsti ampliamenti dell'Autostrada A4, le realizzazioni dell'autostrada A28 Cimpello-Sequals, la Penetrazione Nord-Passante Intervallivo di Trieste, l'ammodernamento della linea ferroviaria Udine-Tarvisio (revisione della Decisione n.1692/96/CE - area italo-austriaca), ecc., oltre alle opere realizzate o programmate in territorio sloveno (revisione della Decisione n.1692/96/CE - area slovena - per il potenziamento della tratta ferroviaria Gorizia-Divacia);
5. pur condividendo il proposito di spostare il trasporto, sia merci sia passeggeri, dalla gomma alla rotaia, si nota come non siano state considerate le potenzialità di miglioramento delle linee ferroviarie esistenti, sia in Italia sia in Slovenia, che con opportuni interventi di ammodernamento possono garantire ampi margini di incremento di traffici: in particolare nel settore merci si ritiene primaria la razionalizzazione complessiva del sistema logistico, che non richiede l'alta velocità dei treni;
6. sotto il profilo ambientale si sottolinea la lacunosità degli studi presentati sul territorio del Carso triestino ed isontino, dove sono previste 4 doppie gallerie per complessivi 24 km; non sono disponibili in letteratura dati certi sulle possibili interferenze con cavità carsiche e corsi

- d'acqua sotterranei, che potrebbero ripercuotersi sull'intero sistema idrografico dell'area, pregiudicando anche il rifornimento idrico delle città di Trieste e Provincia e di parte della Provincia di Gorizia; il progetto va ad attraversare habitat di grande pregio come i Laghetti delle Mucille nel Comune di Ronchi dei Legionari e la dolina presso la stazione di Aurisina;
7. si nota come la tratta in questione con contempli un collegamento con il Porto Nuovo di Trieste, fermandosi invece in località Cattinara (TS), per cui non si può prevedere alcun beneficio dalla realizzazione della tratta in questione per quanto riguarda il trasporto merci;
 8. richiamiamo l'attenzione di questa Commissione sul programma europeo Interreg III B - Spazio Alpino, che ha come contenuto lo sviluppo di sistemi di trasporto sostenibile, con particolare riguardo all'efficienza, all'intermodalità e al miglioramento dell'accessibilità. Nell'ambito di questo progetto è previsto il miglioramento dell'esistente e la promozione di sistemi di trasporto futuri, attraverso soluzioni intelligenti di piccola e grande scala come l'intermodalità. La dotazione finanziaria per il periodo di programmazione 2000-2006 ammonta a 59,73 milioni di euro (di cui, all'Italia, 24,63 milioni).

La proposta di ammodernamento della linea esistente sulla tratta Ronchi Sud-Trieste, sostenuta anche da molti Enti locali territoriali, trova un precedente nei lavori di miglioria dell'asse ferroviario del Brennero, che prevede, mantenendo l'impianto originario del 1867 (anno in cui fu realizzata dall'Impero austro-ungarico), una tratta a doppio binario, col completamento della quale la capacità della linea passerà dai circa 140 treni al giorno attuali a circa 220, con la possibilità di raddoppiare l'offerta di treni merci, ipotizzando che rimanga inalterata la percentuale di essi, che oggi equivale a circa un 60% del totale.

In conclusione si vuole sottolineare come lo spostamento delle merci dalla strada alla ferrovia debba avvenire sin da subito, anche nell'ottica, condivisa dal "Libro Bianco" dell'UE, di promuovere politiche dei trasporti e della mobilità che investano nei miglioramenti delle prestazioni delle linee ferroviarie esistenti e sui versanti della logistica e dei costi. Si rimarca in particolare l'urgenza di un'integrazione fra sistema portuale dell'Alto Adriatico con il sistema ferroviario. L'obiettivo è permettere alla ferrovia di competere con la strada, tenendo presente che nel nostro Paese i costi esterni dei trasporti su gomma (incidentalità, rumore, inquinamento, congestione da traffico, effetto serra) sono stimati in oltre 94 miliardi di euro, per un terzo attribuibili al trasporto stradale delle merci. Il sistema di tariffazione del trasporto merci introdotto dalla Svizzera è interessante perché, come auspicato dalla Convenzione delle Alpi, affronta la mobilità con un approccio di sistema, in cui la tassazione del trasporto stradale finanzia gli investimenti sul versante ferroviario e della logistica.

il Consigliere della Provincia di Gorizia

Luigi Bon


Alla Commissione Europea
Direzione Generale per l'Energia e i Trasporti
Revisione TEN-T
Ufficio: DB 24 7 / 16
Alla cortese attenzione della sig.a Martine Genoux-Stawiarski
B-1049 Brussels
BELGIUM

Oggetto: osservazioni al progetto preliminare per il completamento del Corridoio stradale 5 e dei valichi confinari – asse autostradale – ampliamento della A4 con la terza corsia - (tratta Quarto d'Altino-Sistiana).

In merito al progetto preliminare per il completamento del Corridoio stradale 5 e dei valichi confinari – asse autostradale – ampliamento della A4 con la terza corsia - (tratta Quarto d'Altino-Sistiana), prevista dalla Legge n.443 del 21.12.2001 (cd. Legge Obiettivo), il Consigliere della Provincia di Gorizia (Regione Friuli-Venezia Giulia), Luigi Bon, residente in via Mazzini, 84, Ronchi dei Legionari (GO) – 34077 - segnala alla Commissione in indirizzo le seguenti osservazioni:

1. si sottolinea come questo progetto preliminare non tenga in considerazione le linee della politica europea, così come indicata sia dal "Libro Bianco" sia dal "Programma europeo Interreg III B - Spazio Alpino 2000-2006", che mira a deinvertire l'utilizzo dei mezzi su gomma, anche con specifiche tariffazioni; infatti, *"per colmare il divario costi-benefici prodotto dal trasporto merci su gomma, bisognerebbe almeno quintuplicare il costo attuale delle tariffe autostradali"*, secondo il parere del dott. Fulvio Forrer dell'Abacus;
2. si rilevano le difficoltà per i cittadini e le Amministrazioni locali di prendere visione gli elaborati di progetto (uniche copie del progetto disponibili al pubblico presso la Regione Friuli-Venezia Giulia e la Regione Veneto, rispettivamente nelle sedi di Trieste e Venezia, in orario d'ufficio e senza alcuna assistenza da parte del personale regionale); a ciò si aggiunga che né il proponente né le due amministrazioni regionali hanno organizzato momenti di informazione pubblica. Si ritiene che ciò sia in contrasto con quanto stabilito dalla Convenzione di Aarhus, recepita con Legge 108 del 16/3/2001 e con gli art. 15 e 16 della Legge regionale 43 del 1990 (consultazione delle autorità e del pubblico interessato sull'avvio di procedure di Valutazione d'Impatto Ambientale);
3. nell'analisi costi/benefici riportata nello Studio d'Impatto Ambientale, tra i risparmi che giustificerebbero la realizzazione dell'opera, si cita il risparmio di carburante, che però è da attribuire alle innovazioni tecnologiche dei veicoli ed al risparmio di tempo per i minori incollonamenti, dando per certo che tutti i veicoli a qualsiasi ora attualmente restino incolonnati;
4. si rileva la mancanza di una Valutazione Ambientale Strategica (prevista dalla Direttiva 2001/42/CE), che comprenda tutti i progetti previsti dall'"Intesa generale quadro" (autostrada A28 Cimpello-Gemona, linea ferroviaria AV/AC, ecc.) sottoscritta dalle Regioni Friuli-Venezia Giulia, Veneto e Governo italiano;
5. risultano mancanti le Valutazioni d'Incidenza relativa ai cinque Siti d'Importanza Comunitaria e quattro Zone di Protezione Speciale (individuati dalla Direttiva 92/46 CE cd. "Direttiva Habitat"), coinvolti, oltre alla considerazione dei due Siti d'Importanza

Nazionale e delle tre Aree di Rilevante Interesse Ambientale, individuate dalla Regione Friuli-Venezia Giulia;

6. la Valutazione di Impatto Ambientale presentata da Autovie Venete indica come la tratta occidentale Quarto d'Altino-Palmanova abbia un'intensità di traffico notevolmente superiore alla tratta orientale Palmanova-Sistiana (in questa sezione il Traffico Giornaliero Medio risulta pari al 59% di quello della tratta Ovest); ciò anche in considerazione delle previsioni di incremento del traffico stradale non pare giustificare un ampliamento totale e continuo dell'infrastruttura lungo tutto il percorso;
7. si ricorda uno studio di confronto tra autostrade a due o tre corsie, condotto dal prof. Matteo Richiardi del Politecnico di Torino sulla base di simulazioni virtuali, che ha indicato come la terza corsia aumenti l'incidentalità (a causa del maggior numero di cambi di corsia) e non migliori il numero di auto per ora in transito, se non in assenza totale di mezzi pesanti.

Alle ragioni esposte aggiungo, infine, la considerazione che lo standard per le Autostrade rientranti nel Corridoio 5 prevede due corsie per senso di marcia, che le previsioni di aumento del traffico non sembrano giustificare il previsto ampliamento e che le moderne politiche trasportistiche sostenute dalla Comunità Europea indicano come bisogni spostare il traffico merci, ma anche quello passeggeri, dalla strada alla ferrovia, anche per raggiungere gli obiettivi stabiliti dal Protocollo di Kyoto.

il Consigliere della Provincia di Gorizia

Luigi Bon

