

Alla Commissione Europea  
Direzione Generale per l'Energia ed i Trasporti  
Revisione TEN-T  
Ufficio : DM 24 7/16  
Persona di Riferimento : Martine Genoux-Stawiarski, Tel.: 0032-2-295.48.63  
B-1049 Brussels  
Belgium

Si Porta all'attenzione della Commissione Europea le gravi problematiche di carattere sociale ambientale ed economico legate alla realizzazione del progetto prioritario n°6, la linea ferroviaria Lione-Trieste inserita nel più vasto concetto legato al Corridoio V.

SI fa presente di aver presentato Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste (tratta Ronchi dei Legionari – Trieste) in riferimento all'avviso al pubblico di avvio di procedura di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) AI SENSI DEL DECRETO LEGISLATIVO N.190 DEL 20/08/2002 sul progetto della della nuova linea ferroviaria Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari-Trieste apparso su alcuni quotidiani il 16 maggio 2003, ai sensi dell'art.6 della legge 349/86.

Su tale progetto si vogliono fare le seguenti considerazioni.

### **1-Applicazione della Direttiva 96/48/CE**

**La Direttiva 96/48/CE comunitaria prevede all'Allegato I che IL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO AD ALTA VELOCITÀ sia definito a livello di infrastrutture come :” Le linee ad alta velocità comprendono:**

- le linee specialmente costruite per l'alta velocità attrezzate per velocità generalmente pari o superiore a 250 km/h,
  - le linee specialmente adattate per l'alta velocità attrezzate per velocità dell'ordine di 200 km/h,
  - le linee specialmente adattate per l'alta velocità aventi carattere specifico a motivo di vincoli topografici, di rilievo e di ambiente urbano la cui velocità deve essere adeguata caso per caso.”
- Nonostante il previsto tracciato ferroviario ad Alta Velocità vada ad attraversare centri urbani ed aree estremamente delicate dal punto di visto idrogeologico quali l'attraversamento prevalentemente in galleria del Carso e di fiumi sotterranei quali il Timavo non sono nemmeno state prese in considerazione le opzioni di ammodernamento della linea ferroviaria esistente Ronchi-Trieste .

Si sottolinea come nel progetto preliminare così come presentato sono assenti alternative progettuali coerenti con la **Direttiva 96/48/CE.**

### **2-Revisione della Decisione N. 1692/96/CE riguardante il progetto n.° 6 Lione-Trieste**

Le caratteristiche estremamente scoscese dell' Area di confine Slovenia-Italia e la rete ferroviaria nell'area di confine tra le due nazioni suggeriscono un approccio più “morbido” del progetto N°6, in particolare si suggerisce in sostituzione di quanto presentato nel progetto preliminare la **“Ristrutturazione/Ammodernamento” del tracciato ferroviario dal Comune di S.Canzian D'Isonzo fino a Trieste, in sostituzione della progettata nuova linea ferroviaria ad Alta Velocità,** la Ristrutturazione ovviamente dovrà soddisfare le caratteristiche di interoperabilità del sistema ferroviario europeo di Alta Velocità.

### **3- Revisione della Decisione N. 1692/96/CE area slovena**

Gli esiti della II guerra mondiale hanno portato a delle situazioni di marginalizzazione delle aree di confine della Provincia di Gorizia, in questo senso gli investimenti nel settore ferroviario possono essere un modo efficace per eliminare questa situazione, in questo senso il potenziamento del

tracciato ferroviario Gorizia-Divaca dove vi sarebbe l'innesto con la linea ferroviaria proveniente da Trieste in direzione Lubljana permetterebbe di creare un collegamento alternativo importante per l'Area italo slovena dell'Isonzo, Area che altrimenti non avrebbe nessun giovamento dal progetto n°6, in via alternativa si può pensare con le medesime finalità un collegamento Gorizia-Ajdovscina-Lubljana.

#### **4-Revisione della Decisione N. 1692/96/CE area italo-austriaca**

Il recente ammodernamento della linea ferroviaria Udine-Tarvisio rimane parzialmente inutilizzato stanti i problemi di interoperabilità con le linee austriache, si sottolinea come l'eliminazione della strozzatura Tarvisio-Villach permetterebbe in prospettiva il potenziamento della Villach-Wien creando così un collegamento con l'ipotizzato progetto n°17 "Eastern European Combined Transport/High Speed Train" creando così una linea ferroviaria di attraversamento dell'Austria che potrebbe essere utilizzata per il trasporto merci alternativa al trasporto su gomma.

#### **5- Revisione della Decisione N. 1692/96/CE conclusioni**

Riteniamo sia prioritario connettere i porti dell'alto Adriatico alla nuova rete di trasporto transeuropea, tale azione comunque dovrà avvenire oltre che con il rispetto del territorio anche in modo efficace e celere, in questo senso se si vuole evitare l'esplosione del trasporto su gomma nell'area confinaria italo-slovena è fondamentale che i nuovi progetti ferroviari vengano realizzati in tempi celeri agendo prevalentemente sull'ammodernamento della rete ferroviaria attuale in territorio italiano, l'eliminazione del collo di bottiglia italo-austriaco e diversi interventi in territorio sloveno (alcuni già previsti) costruzione/elettrificazione di tratte ferroviarie ed aggiunte di secondi binari per altre ruole dei porti dell'Alto Adriatico, assegnando comunque all'interno di questi concetti anche un ruolo allo scalo ferroviario di Cervignano del Friuli, agendo con questi criteri e con queste idee riteniamo che la situazione economica di un'area che va ben oltre quella confinaria italo-slovena possa trarre sicuro giovamento.