

LEGAMBIENTE  
Circolo "Green Gang"  
v.Valentinis, 84  
34074 MONFALCONE (GO)  
tel./fax 0481/412420

L.I.P.U.  
Sezione di Gorizia  
v.Valentinis, 84  
34074 MONFALCONE (GO)  
tel./fax 0481/412420

W.W.F.  
Sezione di Monfalcone  
Viale S. Marco, 70  
34074 MONFALCONE (GO)  
tel./fax 0481/411642

Monfalcone, lì 16 giugno 2003.

Spett.le

**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio**

Dipartimento per la protezione ambientale  
Direzione per la Valutazione di Impatto Ambientale  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 - ROMA

Spett.le

**Ministero dei Beni e delle Attività Culturali**

Direzione Generale per i Beni Architettonici ed il Paesaggio  
Via di San Michele, 22  
00153 - ROMA

Spett.le

**Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia**

Direzione regionale dell'ambiente - Servizio VIA  
Via Giulia 75/1  
34126 - TRIESTE

**OGGETTO: OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE DELLA  
NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE (TRATTA RONCHI DEI LEGIONARI –  
TRIESTE)**

Con 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 le scriventi Associazioni Ambientaliste esprimono le seguenti osservazioni:

**PREMESSA**

Il progetto si inserisce nel quadro delle "infrastrutture strategiche" di cui alla Legge 443/2001, essendo parte dell'elenco delle opere previste dal Primo Programma delle infrastrutture strategiche approvato con la delibera del Consiglio Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) n. 121 del 6 Dicembre 2001, in quanto tratta del

Corridoio V ricadente nel territorio della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia (Venezia – Trieste – Ljubiana – Kiev).

In questo contesto si inserisce il "processo verbale" redatto nel corso dell'incontro fra Ministri dei Trasporti di Slovenia e Italia nel febbraio 2001; con riferimento a quest'ultimo documento, che – solo – supporterebbe sotto il profilo programmatico la scelta della cosiddetta variante "M" per il tracciato internazionale Trieste – Lubiana, occorre precisare che il medesimo documento condiziona la sottoscrizione di un vero accordo intergovernativo alle conclusioni di un gruppo di lavoro misto costituito allo scopo di verificare la fattibilità di tale ipotesi progettuale.

*Allo stato attuale, quindi, non vi è alcun obbligo internazionale riguardo l'opera in questione e nessun atto di valore internazionale che obblighi ad una progettazione, ancorché preliminare, legata ad un tracciato specifico (variante M).*

*Riesce quindi incomprensibile il fatto che all'interno dello SIA in oggetto non vengano prese in esame altre possibili alternative al di fuori della cosiddetta "variante 0" (situazione di "do nothing"), nè accennate le problematiche ed i vantaggi rispetto ad altre soluzioni.*

Un'opera ingegneristica quale la costruzione di una linea ferroviaria deve essere motivata dalla sua utilità; nel caso del progetto di nuovo collegamento ferroviario Ronchi Sud-Trieste tale aspetto è assolutamente carente, la stessa presentazione dei dati riguardante il flusso di treni sulla tratta in questione testimonia che la situazione è lontana da ogni ipotesi di "saturazione": 136 treni/giorno contro una capacità di circa 200 treni/giorno.

Di scarso fondamento sono le stime di incremento di traffico merci e traffico passeggeri basate su ipotetiche stime del PIL che già ora, visto che sono basate su dati del 1999, si rivelano errate.

Il progetto opera pertanto su una base di assunti economici assolutamente fuorvianti.

Rimosso quindi preliminarmente il tentativo di dare una giustificazione da una parte di obbligo internazionale e dall'altra di "saturazione" in termini di traffico al progetto, è corretto verificarne l'aspetto legale a livello internazionale.

Per fare ciò bisogna analizzare la normativa comunitaria *effettiva* concernente il progetto in questione.

La decisione 1692/96CE del 23 luglio 1996 modificata dalla 1346/2001 del 22 maggio del 2001 elenca 14 *progetti prioritari*; il progetto numero 6 è la ferrovia ad alta velocità/trasporto combinato Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste, pertanto l'appropriato quadro di riferimento internazionale è il *progetto prioritario n°6*, non il *Corridoio 5* che coinvolge paesi extra UE.

In sostanza si sta facendo una progettazione preliminare sulla tratta terminale del *progetto n°6*.

L'opera, quindi, una volta realizzata rimarrebbe scollegata da tutte le altre tratte ad alta velocità e quindi di fatto inutilizzabile come tale per un numero imprecisato di anni.

In questo contesto ci si chiede quale sia il senso della progettazione di una linea ferroviaria per treni a 250 Km/h.

Va sottolineato che la normativa comunitaria (1692/96CE) definisce quali sono le caratteristiche delle linee ferroviarie e l'art.10 distingue due tipi di reti ferroviarie: rete ferroviaria *convenzionale* e rete ad *alta velocità*.

La *rete ad alta velocità* può essere costituita da una linea nuova o da una linea ristrutturata, nel qual caso le caratteristiche di velocità massima possono essere ridotte a seconda delle caratteristiche del luogo.

In tal senso, a maggior ragione risulta ingiustificabile la pretesa progettuale di costruire una linea ferroviaria per treni lanciati a 250 Km/h in mezzo a centri abitati esistenti, ignorando quanto prevede la Comunità Europea.

A livello d'indirizzo politico, il *Libro Bianco* nei suoi orientamenti prevede che il sistema dei trasporti debba essere sostenibile dal punto di vista economico, sociale ed ambientale. Nel caso della progettazione del tracciato ferroviario Ronchi Sud –Trieste sono violati tutti e tre questi presupposti.

A livello comunitario il *Libro Bianco* riporta che si è passati dai 283 miliardi di tonnellate/km di merci nel 1970 ai 241 nel 1998; la quota di mercato per i trasporti merci è crollata dal 21,1% all'8,4%: siamo cioè in una fase di contrazione dell'uso della ferrovia per le merci e non di sviluppo come il progetto tende a far credere.

L'incremento del trasporto merci su ferrovia è un obiettivo, mentre le tendenze attualmente in atto sono diverse; sulla motivazione di questa situazione il progetto preliminare non spiega nulla.

La Comunità Europea prevede l'ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture esistenti; viene evidenziato come un problema il fatto che circa 3 milioni di persone sono disturbate dal rumore ferroviario.

Nello stesso periodo (1970-1998) si è passati in termini di passeggeri da 217 miliardi/km a 290 miliardi/Km mentre in termini percentuali dal 10% al 6%.

Anche questo dato viene sostanzialmente ignorato, lasciando nella più totale ambiguità le motivazioni del traffico su tale linea (merci o persone?).

Tale fatto non è un mero capriccio, ma al contrario ha pesanti conseguenze sulla necessità o meno di linee ferroviarie a 250 km/h che non possono certo riguardare il trasporto merci.

Un'ulteriore considerazione riguarda la prossimità della stazione ferroviaria aeroportuale in cui TUTTI I treni devono fermarsi: che senso ha la progettazione di una linea in quella tratta per una velocità di 250 km/h?

Nel caso che i treni non si fermino nell'area aeroportuale e quindi siano in grado di raggiungere le massime velocità progettuali previste, si evidenzia una situazione di grave pericolo in caso di incidente ferroviario per la popolazione circostante, visto che il progetto prevede il passaggio di treni ad almeno 250 km/h a fianco delle abitazioni.

Di questo rischio e della sua gestione non vi è traccia nello studio in oggetto.

Si evidenzia inoltre come non vi sia alcuna valutazione dei danni economici per i comuni attraversati dall'opera, *in primis* i danni arrecati alla viabilità; nello studio, infatti, non si fa alcun riferimento agli effetti dovuti alla realizzazione dell'opera sulla viabilità stradale e ferroviaria in termini di interruzione degli attuali collegamenti (a titolo di esempio basta citare la precaria situazione viaria tra Monfalcone e Ronchi dei Legionari, di fatto un unico agglomerato urbano che verrebbe verosimilmente interrotto dalle attività di costruzione dell'infrastruttura in oggetto).

Una ulteriore questione importante riguarda l'effettiva velocità dei treni in galleria, che dovrà probabilmente essere necessariamente ridotta vista l'instabilità della roccia carsica.

Per quanto riguarda le modalità di interazione con le realtà locali e della cittadinanza, va segnalato che nella fase di redazione del Progetto Preliminare non è stato tenuto conto in alcun modo delle istanze e delle proposte avanzate a tempo debito dagli Enti locali e dalle Associazioni Ambientaliste locali.

Un rilevante elemento negativo emerso dallo SIA in esame è la grave mancanza di qualsiasi dato sui costi dell'opera proposta – sia per la realizzazione, quanto per la gestione – e di una analisi costi-benefici, benchè quest'ultima costituisca uno degli elaborati obbligatori in base al DPCM 27/12/1988 (recante "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6, L. 8/7/1986, n. 349").

## **OSSERVAZIONI AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE – RELAZIONE GENERALE DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**

### 1. OBIETTIVI E RUOLO DELL'INTERVENTO IN PROGETTO (P.5)

Nel primo paragrafo del capitolo preliminare, la tratta ferroviaria in oggetto è definita come interna alla nuova linea ferroviaria AC/AV Venezia-Trieste che a sua volta è compresa nel corridoio Paneuropeo V, in proseguimento del collegamento ferroviario da Lione a Trieste (progetto prioritario n.6)

Così fin dall'inizio si mantiene una certa ambiguità nella definizione stessa di questa linea, perché sembrerebbe progettata sia per i passeggeri (Alta Velocità) che per le merci (Alta capacità). Difatti al secondo paragrafo, dove si elencano gli obiettivi di questa tratta e, più in generale, dell'intera linea, si afferma che essa si propone di:

- *"Contribuire all'evoluzione del trasporto merci da e per i paesi dell'Europa centro-orientale favorendo l'affermazione della ferrovia, resa rapida ed efficace;*
- *Integrare il sistema portuale dell'alto Adriatico con riferimento ai principali nodi di Trieste, Capodistria e Monfalcone, per un efficace trasporto intermodale (di merci, ndr);*
- *Rendere ancora più incisive le operazioni di raccolta e smistamento dei traffici regionali e di valico (di merci, ndr);*
- *Sostenere la dinamica realtà produttiva dell'area servita"*

Sembra chiaro che la necessità da soddisfare (obiettivo generale largamente condivisibile, specie visto il drastico, costante aumento dei traffici su gomma provenienti dai Paesi dell'Est) è quella di aumentare la capacità dell'attuale sistema infrastrutturale di trasportare merci su ferrovia (che sono in continuo decremento), sfruttando l'intermodalità con i porti del nord Adriatico.

Quindi, **questa tratta è necessaria per essere, prioritariamente, ad Alta Capacità**, al servizio dell'incremento dei traffici di merci. Non è necessaria per il traffico passeggeri, per i quali sarebbe sufficiente potenziare la linea esistente. **Però è progettata con i criteri dell'alta velocità, che comportano rigidità strutturali tali da rendere**

## **altamente impattante e negativa un'operazione teoricamente volta ad una maggior sostenibilità per il territorio.**

Trasportare velocemente le merci per un tratto di 30 km all'interno di un corridoio paneuropeo che va da Barcellona a Kiev, senza un minimo accenno al potenziamento delle infrastrutture logistiche (molte già esistenti nell'area della Venezia Giulia), dove attualmente i containers arrivati via mare rimangono fermi anche per 4 giorni e senza alcuna garanzia finanziaria non solo per la tratta Ronchi-Trieste ma soprattutto **senza ancora nemmeno i soldi per la progettazione preliminare e gli studi d'impatto ambientale delle tratte ben più lunghe ed importanti a monte ed a valle di essa**, non ha proprio alcun senso: l'esame di questo progetto andrebbe sospeso in attesa di garanzie programmatiche, tecniche e finanziarie sull'intero percorso in cui è inserito ed andrebbe valutata, in alternativa, la potenzialità reale in tempi più brevi, con costi ed impatti decisamente inferiori di migliorare le linee che collegano i nodi fondamentali dell'organizzazione del trasporto merci, quali i porti del Friuli-Venezia Giulia, l'interporto di Cervignano (usato forse al 40% delle sue potenzialità) e l'autoporto di Gorizia (da cui potrebbe partire l'autostrada viaggiante per la pianura Padana).

**La disponibilità per convogli merci sull'asse Trieste-Cervignano e sulla Gorizia-Treviso è complessivamente di oltre 150 convogli/giorno, con le linee attuali; potenziando la logistica si potrebbe facilmente raddoppiare la velocità media del trasporto merci su ferrovia (che in Italia risulta essere pari a 16 Km/h)**

## 2. ANALISI TRASPORTISTICA (P.7)

La metodologia degli studi trasportistici sarà anche corretta, ma, non sembra sia stato esaminato o valutato cosa si verificherebbe nel caso di realizzazione della tratta in esame (Ronchi dei Legionari – Trieste) in assenza di interventi da Trieste a Lubiana e da Ronchi a Venezia. Eppure questo scenario, stando ai tempi ipotizzabili da quanto affermato nel presente studio, è altamente probabile, stante l'inesistenza di finanziamenti ed il livello molto preliminare dei progetti. D'altronde non è possibile né richiesto valutare la fattibilità dell'intera linea, ma solo di questa breve tratta, per cui i dati dell'analisi trasportistica cui si fa riferimento sembrano "fuori scala".

Inoltre ci sono altri rilievi da fare:

- (p.11) si da per scontato che "[...] l'introduzione di una nuova linea veloce tra Venezia e Lubiana produce maggior appetibilità alla ferrovia e, di conseguenza, diversa distribuzione del traffico tra strada e ferrovia [...]" senza mai illustrare quali interventi si faranno (né se sono previsti) per migliorare il sistema logistico/gestionale al servizio dell'eventuale traffico con O/D nella tratta in esame; se i convogli, ad esempio, dal porto di Trieste (il cui allacciamento è previsto solo in una seconda fase...) arriveranno velocissimamente all'interporto di Cervignano e qui continueranno a giacere per 4 giorni, è evidente che non ci sarà alcuna maggiore appetibilità della ferrovia rispetto ad altre modalità di trasporto. Dare per scontato che una nuova linea veloce produca quel risultato è per lo meno ottimistico, se non profondamente errato.
- (p.12) **i dati di base**, come nell'ultimo paragrafo di questa pagina, **sono dichiaratamente insufficienti o inattendibili**, per larga disomogeneità quali-quantitativa incontrata nella loro raccolta (specie per l'Est)
- (p.13) i valori stimati per il PIL, specie per l'Italia, sono decisamente poco attendibili (1,5-2%/y). Per i dati dei Paesi dell'Est bisogna ricordare che per ogni

punto percentuale di PIL, si verifica un aumento di 3-4 punti percentuali nella crescita del traffico merci su gomma;

- (P.14) si afferma, come altrove nello studio, che le alternative valutate sono la "M" (definita informalmente nel feb '01, come compromesso fra diverse soluzioni progettuali, diverse quasi esclusivamente rispetto al punto confinario di aggancio fra la tratta italiana e quella slovena) e l'alternativa "Zero" o "do-nothing" la quale non comprende assolutamente la considerazione dei progetti di banalizzazione del tratto Monfalcone-Villa Opicina (in corso), il potenziamento possibile Cervignano-Pradamano-Gorizia, (raddoppio di un binario unico elettrificato), miglioramenti in corso lungo la linea Venezia-Ronchi dei Legionari ed altri progetti tipo quello dell'Autoporto di Gorizia per l'autostrada viaggiante.

### 3. IPOTESI D'IMPEGNO DELLE LINEE (P.17-18)

Il confronto fra i dati sia passeggeri che merci in transito attraverso i valichi I-SLO denunciano, fra il '99 ed il '96 una riduzione specie delle merci, sia a Villa Opicina (-30%, però considerando carri-bestiami e carri privati vuoti il calo è del 12,5%) che a Tarvisio (rispettivamente -9,2% o -1,8%). Negli altri valichi confinari dell'arco alpino invece l'aumento medio nello stesso periodo è stato del 5,2%!

Le motivazioni addotte ci sembrano corrette: *"[...]instabilità politica nei Balcani, rete stradale ed autostradale potenziata, bassi gradi di prestazione delle linee ferroviarie, specie nella rete slovena, in particolare velocità massime ammesse relativamente basse, pendenze e tortuosità elevate e limitazione di sagoma."*

Ma, invece di intervenire su questi fattori fondamentali, ai fini di un miglioramento strategico del servizio di trasporto merci sull'asse Venezia-Kiev, il progetto della tratta in esame, l'unico ad un livello avanzato, prevede (in altra parte del presente documento) addirittura di favorire la realizzazione della terza corsia lungo l'autostrada da Sistiana (TS) a S. Stino di Livenza, grazie all'utilizzo degli inerti ricavati dalle gallerie realizzate sotto il Carso.

La prossima saturazione delle **linee esistenti, come risulta da altre parti dello studio, non sembra poi essere così drammatica e plausibile (sulla TS-Monfalcone sono passati 130 treni su 200 possibili...)**

### 4. SCENARI DI PROGETTO (P.18)

Va segnalato, a sostegno della nostra richiesta di sospensione dell'esame del progetto, quanto sinteticamente scritto a p.19, al par.2.6.2.: "scenario di intervento parziale": nella prima fase di realizzazione della nuova linea AC (e qui chiariscono anche loro che questa linea serve solo per le merci!) è prevista la realizzazione della tratta in esame e si afferma che **il volume dei traffici a lunga percorrenza, merci e passeggeri, sarebbe uguale a quello dell'ipotesi "Zero"**.

Anche i dati dell'Ipotesi di Progetto (scenario 2.6.3, pp.20 e seguenti) che riguardano l'intera linea non sembrano, sostanzialmente, così eclatanti fra le due alternative considerate (con o senza i due nuovi binari): nella migliore delle ipotesi (quella che prevede un PIL costante per l'Italia del 2%), nell'intervallo 1999-2025 l'incremento annuo percentuale della soluzione M per i viaggiatori sarebbe del 2,59% contro il 2,14% della ipotesi "Zero", mentre per le merci stimano un 3,71% contro il 2,68%, mentre

l'incremento dei passeggeri su strada sarebbe sostanzialmente uguale (2,56% contro il 2,66% per viaggiatori)

E' evidente che i due nuovi binari, senza la realizzazione fondamentale della nuova tratta in territorio sloveno, peraltro non ipotizzabile entro i prossimi 30 anni, non aggiunge nulla, a fronte degli ingenti investimenti necessari a realizzarla ed a tutti i disagi procurati nell'attraversamento dei centri urbani "interferenti".

## 5. ANALISI DELLE ALTERNATIVE (P.29)

Dalle prime righe appare evidente che **non viene fatta alcuna valutazione fra alternative possibili perché il tracciato è già stato deciso a livello di analisi di prefattibilità.** Quindi tale capitolo è immesso nello studio solo perché non si può presentare uno studio d'impatto ambientale senza un capitolo con questo titolo **ma questo, oltre ad essere poco serio, risulta anche essere in contrasto con tutte le normative vigenti.**

**Inoltre è in contrasto con la procedura prevista nel famoso verbale dell'incontro fra i Ministri dei Trasporti italiano e sloveno del febbraio 2001.**

Infatti, a p.30, nella ricostruzione delle fasi che hanno portato all'individuazione del tracciato preferibile, citano l'accordo bilaterale Italia-Slovenia del 23/02/2001 in cui si recepiva la soluzione mista "M" e la costituzione di un **gruppo di lavoro intergovernativo** che tra le altre non definite cose da fare **avrebbe dovuto avere il compito di portare a termine lo studio di fattibilità inerente al tratto di confine. Soltanto alla fine del lavoro di questo gruppo si dovrebbe pervenire alla firma di un Accordo intergovernativo.**

Nel maggio 2001 sarebbe stato costituito tale gruppo, avviando contestualmente lo studio di fattibilità della linea sul territorio italiano, **ma l'attività del gruppo intergovernativo che doveva approfondire la fattibilità del tratto inerente al confine non risulta mai partita.** Inoltre (p.31) si afferma che la tratta friulana della VE-TS-Kiev è compresa nella Legge Obiettivo, ma "[...] **mancando i finanziamenti specifici per la progettazione, la questione è stata posta all'evidenza del Ministro dei Trasporti, al fine di darvi soluzione.**" Ed in attesa dei necessari finanziamenti ministeriali si è deciso (da parte di RFI) di progettare il tratto prioritario Ronchi-Trieste..., ma in seguito affermano anche (sempre nella stessa pagina) che **si sono avviati o progettati interventi di miglioramento lungo le linee esistenti, che non sono secondari al fine di migliorare la capacità della linea attuale** (e altri se ne potrebbero ancora prevedere...). Questi interventi rientrano già nell'ipotesi "Zero" di cui agli scenari precedenti? Dall'esame dello studio non sembra, quindi andrebbe rivisto l'esame complessivo delle alternative...

## 6. DESCRIZIONE E CONFRONTO FRA LE ALTERNATIVE PROGETTUALI (P.34 E SEGG.)

Ripresentano le alternative precedenti alla scelta della "M", che non hanno mai compreso ipotesi diverse, come quella sostenuta dalla Provincia di Gorizia e dai Comuni isontini. Queste alternative mantengono costante l'input derivante da scelte regionali di molti anni addietro (almeno 6), quando ancora si parlava di Alta Velocità, per cui il potenziamento della linea Ve-Lubiana doveva passare assolutamente per l'aeroporto di Ronchi dei Legionari, con la realizzazione di una nuova stazione per favorire l'interscambio passeggeri.

Questa scelta di fondo è contenuta già in molti Piani e documenti programmatici regionali, ma era nata come "la nuova stazione di Trieste", relegando ad un ruolo secondario, quasi da ferrovia metropolitana, l'attuale linea Monfalcone-Trieste. Ora non sembra più tanto giustificata, se alla fine il nuovo tracciato del Corridoio è invece necessario solo per potenziare il traffico merci. E questa rigidità progettuale (nuova stazione dell'aeroporto) non si giustifica assolutamente con il trasporto merci. E d'altronde qualora si realizzasse il quadruplicamento veloce TS-VE, l'aeroporto di Ronchi perderebbe ulteriormente appetibilità a vantaggio del Marco Polo di Venezia.

Ha senso allora continuare a mantenere l'aeroporto come nodo fondamentale o non si potrebbero valutare alternative diverse e più logiche, nel quadro generale del corridoio paneuropeo V, come il rafforzamento dell'asse Cervignano-Gorizia?

## 7. DESCRIZIONE DEL PROGETTO (P.52 E SEGG.) - BY PASS DI UDINE (p.54)

La descrizione di questi 13 km di bretella contiene aspetti che destano qualche perplessità, a partire dal nome ("by pass Udine") perché aggirerebbe l'aeroporto di Udine, mentre invece trattasi dell'aeroporto Friuli-Venezia Giulia.

Una nuova linea a 140 km/h che si innesta sulla precedente dopo aver realizzato, nell'ordine: un ponte per l'attraversamento della statale 305, un ponte sul canale de' Dottori, una galleria di 194 m sotto il Colle del S. Elia, Monumento militare ai caduti della Prima Guerra Mondiale, un viadotto di 1532m per superare l'autostrada A4, 5 scatolari per sottovia stradali prima di un nuovo viadotto di 184m per superare una strada ed un fosso, il collegamento a binario unico con la linea storica passando sotto il viadotto della nuova linea AV/AC, il parallelismo con la nuova linea e quella storica, di fronte all'Aeroporto su viadotto per un tratto, successivamente su due binari distinti (viadotto dispari e pari), lo scavalco delle nuove e vecchie linee da parte del binario pari, e poi avanti con nuovi scavalchi della nuova linea, risistemazioni di attuali cavalcaferrovia e ricongiungimento con la linea storica. Le motivazioni di questo by pass Udine, che dismetterebbero il tratto ferroviario attuale fra Monfalcone e Redipuglia, linea elettrificata a doppio binario perfettamente funzionante, sono davvero incomprensibili:

se serve a collegare il traffico merci da e per Gorizia non ha molto senso: l'eventuale traffico merci da Gorizia, proveniente da Est, potrebbe usare tranquillamente la linea per Cervignano/Udine-PN-TV-VE. Il traffico TS-GO non è neanche sufficiente da essere considerato. Le merci con O/D TS-UD-Austria possono passare per Cervignano (da completare il raddoppio della Cervignano-Udine, già previsto, comunque necessario per potenziare lo scalo di Cervignano, dai costi sostenibili anche con concorso di privati...) Per i passeggeri: ha senso collegare Gorizia (37.000 abitanti) con l'aeroporto con una nuova linea di tal specie? Forse costa meno pagare un servizio taxi navetta fisso per il volume passeggeri attuale e futuribile...

In definitiva conviene mantenere la linea attuale Monfalcone-Gorizia, senza dimettere le stazioni di Ronchi dei Legionari e Redipuglia, tra l'altro dotate di ampi fasci binari.

**Tra l'altro nel tratto interessante la pianura fra il Monte S. Elia e il Parco dell'Isonzo la nuova bretella non rispetta le misure di sicurezza e le misure di legge previste per la tutela dei pozzi di proprietà ACEGAS dell'acquedotto che rifornisce la città di Trieste e pure alcuni Comuni del Mandamento monfalconese, per cui andrebbe riprogettata tenendo conto della delicatezza di questo ambito.**

La beffa maggiore è che la nuova linea "by pass Udine" inizierebbe ad un centinaio di metri da una vecchia linea ferroviaria (Fogliano/Redipuglia – Cormons), mai entrata in

funzione dopo essere stata costruita con tutti i suoi viadotti, ponti, manufatti di scavalco, e che domina e condiziona il paesaggio di Fogliano da parecchi decenni: un vero monumento allo spreco, per la realtà isontina e nazionale.

## 8. PRIMO TRATTO AEROPORTO RONCHI – TRIESTE

Nell'area prospiciente l'Aeroporto sono ubicati i pozzi dell'acquedotto di Monfalcone; lo studio non sembra prevedere alcuna misura di salvaguardia e di rispetto degli stessi. Lo stesso vale per le prese dell'acquedotto di Grado, in Comune di Ronchi, località Dobbia. O si spostano questi pozzi o si rifà il progetto...

L'impatto più rilevante, dal punto di vista paesaggistico e sicuramente drammatico per i residenti coinvolti dall'attraversamento eventuale di questa nuova linea AC/AV si compie nell'area umida delle Mucille e nell'abitato della frazione di Selz. Anche in questo caso, potrebbe essere studiata un'alternativa compatibile con il progetto stesso, realizzando la quadruplicazione lungo il sedime della linea attuale fino alla cosiddetta interconnessione Lisert, a valle della stazione di Monfalcone in direzione Trieste. Naturalmente i treni non viaggierebbero a 250 km/h in questi pochi chilometri, ma i benefici ambientali e sociali sarebbero enormi. La quadruplicazione avverrebbe con l'ampliamento delle trincee esistenti, con un mantenimento del doppio binario solo fra Monfalcone ed il ponte ferroviario in località Lisert.

Quindi si risparmierebbe al territorio, sia in termini ecologici che economici, la realizzazione delle gallerie Selz ed Arupacupa, i viadotti nell'area dei laghetti e delle risorgive delle Mucille, l'impatto dei traffici di cantiere che per i residenti di Selz ed i fruitori delle Riserve Naturali contermini sarebbero consistenti e si realizzerebbe un'opera facilmente mitigabile nella zona abitata monfalconese con una copertura artificiale del tratto in trincea fra il Bivio S. Polo e la stazione di Monfalcone.

## 9. IL MODELLO DI ESERCIZIO ALLO SCENARIO DI PROGETTO (P.71 E SEGG.)

Gli scenari, non contemplando ipotesi diverse se non la completa realizzazione della nuova tratta ad AV/AC da Venezia a Lubiana, sono poco attendibili rispetto alla valutazione della tratta specifica in oggetto per cui (p.73) continuano a definire con affermazioni sbrigative la assoluta necessità della tratta Ronchi-Trieste in progetto, vista la insostenibilità delle attuali linee rispetto agli scenari più ottimistici futuri (260 treni/giorno) per la sola tratta considerata in assenza del completamento per Lubiana, Questa previsione sembra comunque "azzardata": in sostanza prevede il raddoppio dei treni attualmente in transito sulla Trieste-Monfalcone grazie al raddoppio dei binari esistenti, senza dimostrare quali quantità di merci e di passeggeri vi passerebbero e soprattutto con quale origine. E se la linea in territorio sloveno rimanesse quella esistente nei prossimi vent'anni (scenario molto realistico stante i progetti attuali del Governo Sloveno) come si formerebbero questi nuovi 130 treni al giorno?

## 10. LE TECNICHE REALIZZATIVE (P.74 E SEGG.)

Il cunicolo esplorativo (par.4.3.1.) è la soluzione individuata per superare l'assoluta imprevedibilità ed indeterminazione di tutti i costosi e voluminosi studi geognostici redatti in questa fase, come affermato esaurientemente da p.73 a p.75. Il cunicolo sarebbe realizzato prima di avventurarsi nella costruzione delle gallerie principali per "[...] conoscere in dettaglio le situazioni che si presenteranno per le gallerie di linea [...]", ma

anche per "[consentire di effettuare preliminarmente tutti gli interventi necessari per il superamento delle cavità interferenti [...]]"

**Non è accettabile che venga rinviata la valutazione dell'impatto ambientale della parte più delicata e problematica del progetto**, quella decisiva sia per i dati ribaditi dai progettisti, che per il collegamento strategico est-ovest (in assenza di ipotesi alternative pur possibili, ma ignorate), **alla fase esecutiva!**

**Per conoscere e stimare seriamente l'impatto complessivo delle gallerie principali, si andrà a costruire una terza galleria, di diametro di 5,20m**, che permetterà anche di "riempire i vuoti", cioè di cementare per sempre grotte, fessure, inghiottitoi, cavità varie nel corso del suo procedere... e l'impatto di questa drastica alterazione irreversibile dell'imprevedibile e sconosciuto sottosuolo carsico come verrà valutato?

In altra parte del SIA vengono segnalati livelli di risalita delle acque, mantenutesi così per settimane, di decine e decine di metri sul livello del mare, anche sopra le quote delle gallerie di progetto. E si basano su dati rilevati in grotte e cavità presenti lungo l'area di influenza del tracciato.

In sostanza il progetto prevede "allegrementemente" di causare degli impatti, in modo da studiarli e poi...li valuteremo!

Alla fine **il cunicolo risulta essere un'opera complementare del progetto, perché le sue dimensioni non sono quelle di un "cunicolo esplorativo", ma, come affermato a p.76, il suo vero scopo è quello di permettere il transito di veicoli di cantiere che "riempiranno i vuoti", garantire un drenaggio sufficiente in fase di costruzione delle gallerie sovrastanti, funzioni di soccorso in fase di esercizio.**

**Andrebbe inserito nelle opere di progetto a tutti gli effetti, valutandone preventivamente l'impatto ambientale:** ad esempio è fondamentale la valutazione degli effetti dei "riempimenti" previsti sugli equilibri idro-geo-morfologici dell'area interessata, anche per la stabilità e la sicurezza delle opere progettate, specie nell'area più prossima a Trieste.

## 11. ARTICOLAZIONE TEMPORALE DEI LAVORI (P.83)

I tempi necessari per realizzare nella sua interezza la nuova tratta Ronchi-Trieste, qualora non si verificassero "sorprese geologiche" e fossero reperiti i finanziamenti necessari, prevedono la fine lavori negli ultimi mesi del 2014: fra 11 anni. L'inizio dei lavori è fissato per luglio 2006, ma l'aggiudicazione, previa "attività negoziale", e la redazione del progetto esecutivo entro giugno 2007.

Le opere previste nella prima fase sono i cunicoli esplorativi "Ermada" e "Trieste" e l'interconnessione Trieste Ovest.

I cunicoli "esplorativi" si concluderanno rispettivamente dopo 3 anni e 10 mesi e dopo 4 anni e 10 mesi, mentre l'interconnessione Ovest dopo 7 anni ed 8 mesi.

### **Osservazioni:**

- **è ragionevole prevedere uno slittamento dei tempi**, specie tenendo conto delle esperienze sinora effettuate nel settore della TAV e delle grandi opere in genere: **tutte le stime trasportistiche allora risultano veramente aleatorie, visti anche gli elementi di criticità derivanti dalle complessità delle opere descritti nello studio stesso** (p.84)
- **non si capisce la discrasia fra l'affidamento del progetto esecutivo e la previsione di inizio dei lavori: è corretta? Significa forse che per le opere di I fase ci sono già i progetti esecutivi e quindi i cantieri possono partire prima?**

- **criticità: i cantieri previsti sul lungomare di Trieste per l'interconnessione Ovest e quello unico posto fra gli imbocchi delle gallerie Ermada e Trieste, comprese le opere di viabilità d'accesso dureranno parecchi anni, il loro impatto andrebbe identificato con approfondimenti puntuali, sicuramente meno "aleatori" di quelli descritti nei paragrafi successivi.**
- **Le modalità di escavazione (meccanizzata 6 giorni/settimana – 24h/24h, tradizionale 7 giorni/settimana – 24h/24h) aumenteranno stress su aree abitate, con mitigazioni molto discutibili, specie per contenere l'inquinamento acustico e per l'impatto dei mezzi pesanti sulla già sofferente viabilità locale (pensiamo ad esempio alla frazione di Selz, spezzata in due dai lavori per la galleria Arupacupa).**

## 12. INTERVENTI DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE (P.88 E SEGG.)

Nell'ampia descrizione della filosofia che sottende i progetti di mitigazione indotti dalla nuova linea e dalle nuove opere si afferma di voler realizzare, per quanto possibile, una sorta di "corridoio verde" che permetterà alla microfauna locale un collegamento naturalistico fra l'ecosistema fluviale dell'Isonzo e quello carsico.

Ma la grande barriera architettonica costituita dall'area della nuova Stazione dell'Aeroporto, con 9 binari che arrivano a livelli diversi e occupano una fascia di circa 80 metri, banchine e attrezzature di servizio comprese non sembra francamente poter essere "superata" dai filari di siepi, più o meno arboree, previste nello studio.

Inoltre l'attraversamento di varie aree abitative, oramai densamente abitate ed urbanizzate, comporta tali e tante strozzature o interruzioni lungo il percorso di questo ipotetico corridoio naturalistico da rendere puramente virtuale l'ipotesi di progetto.

La funzione della quinta arboreo-arbustiva e dei filari a portamento arboreo (p.92) ha funzioni essenzialmente paesaggistiche, ad esempio l'indicazione dell'uso di *Populus nigra* e *Acer campestre* in tutti gli ambiti urbanizzati (Turriaco, Pieris, Ronchi), è poco accettabile e francamente incoerente con la storia e la natura del territorio interessato.

## 13. GLI INTERVENTI PER LA TUTELA DELL'AMBIENTE CARSICO IPOGEO (P.103)

Non ci sono accenni ad eventuali impatti da vibrazioni, sia in fase di costruzione che in fase di eventuale esercizio della linea, se non rassicurazioni generiche o confronti con altri territori sostanzialmente diversi dal Carso: eppure possono compromettere la stabilità di tutte le cavità che si ritroveranno nel raggio di influenza dei lavori. I processi evolutivi delle cavità derivanti dall'erosione costante delle acque saranno modificati, accelerati, resteranno immutati, si ripercuoteranno sugli eventuali nuovi manufatti? A tutto ciò non si trovano risposte plausibili.

## 14. GLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE ANTI RUMORE (P.106)

Le barriere antirumore sono previste per oltre 9.600m sia sul lato pari che su quello dispari con altezze variabili fra i 2m ed i 7m. I tratti in prossimità di residenze sono naturalmente quelli con maggior altezza delle barriere. Complessivamente, ad esempio, ci saranno pannelli alti 4m per 1.390m sul lato pari e per 780m su quello dispari, alti 5m per 1.100m sul lato pari e per 2.520m sul dispari, alti 7m per 370m su entrambi i lati.

**Osservazione: in alcuni casi sembra improponibile "murare" alcune abitazioni con barriere di tali dimensioni, per non parlare delle case che si ritroveranno prossime ai viadotti ferroviari ed alle opere stradali collaterali, già di per sé molto alte. Dovrebbe essere imposto l'esproprio per tutte le residenze entro i 30 metri dalle nuove linee.**

#### 15. INTERVENTI DIRETTI SUL RICETTORE (P.107)

Per le abitazioni isolate per le quali non è proponibile l'installazione di barriere fonoassorbenti, sono previsti interventi diretti sulle abitazioni, che probabilmente interesseranno anche altre residenze, come previsto nello studio al primo capoverso del par.5.4.2. (p.107).

Gli interventi diretti prevedono la sostituzione dei serramenti esistenti con nuovi infissi antirumore.

**Osservazione:** citiamo testualmente (p.108): *"L'adozione di infissi antirumore può modificare le condizioni di comfort abitativo degli alloggi insonorizzati. In particolare si possono verificare conseguenze sulla ventilazione e sulla variazione della temperatura interna con effetti di surriscaldamento nel periodo estivo. Per ovviare a tali inconvenienti occorre cercare di ristabilire le condizioni di ventilazione, che si realizzano mediante l'apertura parziale delle finestre nel periodo notturno, fornendo un ricambio d'aria di almeno 1V/h"*

Tale affermazione sembra semplicemente assurda.

**Osservazione:** i problemi di ventilazione dipendono dalla "sigillatura" dell'abitazione con questi infissi particolari. Al di là del possibile problema di surriscaldamento delle abitazioni (risolvibile forse con impianti tecnologici di raffrescamento) **potrebbe aumentare la presenza del famigerato gas radon all'interno degli stessi.** Anche questo impatto non è assolutamente considerato.

#### 16. SMALTIMENTO DEI MATERIALI DI SCAVO (P.125)

Il totale previsto è di quasi 8.000.000 di mc, di cui oltre 2.300.000mc saranno riutilizzati o per i rilevati o per il "riempimento" delle cavità. Per il loro riutilizzo si prevede di riempire alcune cave dimesse in territorio carsico (senza alcuna VIA, nessuna autorizzazione o verifica tecnica di fattibilità), ma soprattutto circa 3.000.000 di mc dovrebbero servire per l'ampliamento della terza corsia dell'autostrada fino a Sistiana e circa 1.000.000 di mc per il MOSE di Venezia.

Sembra ragionevole dichiarare inattendibili tali previsioni, soprattutto risulta francamente inaccettabile utilizzare i sottoprodotti di un intervento mirato a favorire il trasporto ferroviario per potenziare infrastrutture al servizio del trasporto su gomma, che di per sé comportano aumentare la capacità e l'attrazione su questa modalità di trasporto, tanto più per i traffici con origine i Paesi dell'Europa orientale (come peraltro già indicato e rilevato in altra parte dello studio e delle osservazioni).

Va segnalato inoltre che la realizzazione della terza corsia autostradale attualmente è ancora in fase di **progetto preliminare** e che pertanto in sede di SIA non è corretto prevedere l'utilizzo di materiale eccedente in un'opera il cui progetto esecutivo non sia già stato approvato.

## 17. IMPATTI DEI CANTIERI (P.135 E SEGG.)

Per quanto riguarda l'impatto acustico, le previsioni indicate contengono solo indicazioni di massima ed auspici di ordine generale, evidenziando molti elementi di criticità per le residenze limitrofe, rimandando alla fase di avviamento dei lavori (vedi p.140) verifiche puntuali sui ricettori per verificare criticità e immaginare interventi di mitigazione.

A p.146, ad esempio, definiscono il matematico non rispetto dei limiti di legge nella fascia di 50m da tutti i cantieri mobili localizzati lungo la tratta nelle parti non in galleria: la soluzione proposta è francamente inaccettabile: **" in virtù del carattere temporaneo delle attività [...] sarà possibile, come prevede il DPCM 1/3/91, ottenere una deroga ai limiti del decreto stesso con un'autorizzazione del territorio comunale di competenza".**

Per quanto riguarda l'impatto del traffico indotto, dai dati riportati a p.146-147, non si riesce a capire la quantità media oraria prevista, anche se le valutazioni esaminano un range fra i 5 ed i 40 veicoli/h. Le rassicurazioni generiche comunque non valgono; era doveroso confrontare i dati di progetto con quelli della situazione di base esistente, contenuti nelle linee-guida del nuovo PTRP della provincia di Gorizia.

### **OSSERVAZIONI AL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE - RELAZIONE GENERALE DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**

Dall'analisi della Relazione Generale del Quadro di riferimento ambientale si evidenziano le seguenti osservazioni:

- nell'*Analisi delle formazioni vegetali* non viene fatto alcun cenno sulla presenza di *prati magri* in prossimità del fiume Isonzo;
- per lo SIA si fa riferimento agli studi risalenti al 1982 (Poldini), senza che venga preso in esame il documento ufficiale più aggiornato sulle formazioni vegetali ovvero la Carta degli Habitat e ambiti naturali e agroforestali (Provincia di Gorizia, 2001);
- nell'*Analisi dei popolamenti animali* non vengono citati gli insetti;
- l'*Analisi delle interferenze* risulta alquanto carente e poco dettagliata;
- per quanto riguarda il disturbo in fase di lavoro e successivamente in fase di esercizio sul Proteo (*Proteus anguineus*), l'analisi dell'impatto è assolutamente superficiale e non offre alcuna garanzia di salvaguardia di questa specie prioritaria ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (cfr. pag.146: "*Tali problematiche richiederanno, nelle fasi successive della progettazione, la definizione di adeguati approfondimenti tecnici tali da poter individuare adeguate misura di mitigazione*");
- nell'*Analisi di incidenza dell'opera* sul SIC dei Laghi di Doberdò e Pietrarossa si fa riferimento ad un "*cantiere operativo in prossimità dell'area SIC*", ma non si fa alcun cenno alle dimensioni effettive di tale cantiere né ad una localizzazione più precisa dello stesso;
- sempre nell'*Analisi di incidenza dell'opera* sul SIC dei Laghi di Doberdò e Pietrarossa l'*interferenza sull'habitat* per la vipera è data come *non significativa*; questo può non essere vero in quanto la vipera è un rettile territoriale e quindi il disturbo antropico in questo caso può arrivare a significare la morte.

## **OSSERVAZIONI AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE - RELAZIONE GENERALE DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**

- nel capitolo relativo alla cantierizzazione non viene mai definita la superficie complessiva di territorio sottratto;
- a pag. 154, in merito alla "*sistemazione di cantieri*" si parla di un "*livellamento della propria area di pertinenza per la realizzazione di piste di accesso e per la formazione di piazzali di manovra...*" Essendo l'ambiente carsico in pendenza, è logico pensare che saranno poche le aree di cantiere *naturalmente* pianeggianti e quindi i citati lavori di livellamento saranno piuttosto consistenti; in tal senso manca un'analisi adeguata ed approfondita in merito a queste opere che causeranno inevitabilmente "*modificazioni della configurazione morfologica*" di non poco conto;
- a pag. 155 si afferma "*E' opportuno ubicare le aree di cantiere e di accumulo dei materiali nei punti in cui la vegetazione si presenta più rada, al fine di limitare al massimo gli abbattimenti degli elementi arborei*"; più che agli *elementi arborei*, andrebbe invece data priorità alla *landa carsica*, evitando il deposito in quelle aree dove sussista tale habitat;
- a pag. 159 in merito alla messa a dimora di specie arboree e arbustive va segnalata la necessità di impiantare essenze autoctone con patrimonio genetico locale; a tale scopo si suggerisce la creazione di un vivaio *ad hoc*;
- anche i ripristini naturalistici andrebbero effettuati con terra proveniente dalla stessa area.

## **OSSERVAZIONI GENERALI DI CARATTERE AMBIENTALE**

- va ricordata la necessità dell'utilizzo di *shelter* a protezione delle essenze arboree messe a dimora dagli ungulati presenti sul territorio (capriolo);
- particolare attenzione dev'essere posta negli interventi di ripristino al fine di evitare il proliferare di specie vegetali infestanti quali l'*Ailantus altissima*, che successivamente potrebbero espandersi anche in ambienti di landa carsica. A tal proposito risulterebbe opportuno fare riferimento ai risultati degli studi sperimentali effettuati dall'Università di Trieste sul ripristino ambientale del tracciato del metanodotto Snam;
- nello SIA non appare mai una quantificazione precisa e puntuale della sottrazione di territorio per la cantierizzazione e per l'esercizio della nuova linea ferroviaria;
- per quanto riguarda l'impatto sul paesaggio si rileva la sommarietà del SIA. In particolare, non viene fornito alcun elemento in merito, ad esempio, al viadotto previsto sui laghetti delle Mucille (area soggetta a vincolo paesaggistico) o per altre opere (viadotti, rilevati, cantieri, ecc.) previste lungo il tracciato, come ad esempio per il tratto di linea in superficie compreso tra le gallerie naturali Arupacupa e Ermada;
- per quanto riguarda l'impatto sull'ambiente ipogeo, che risulta essere trattato in modo piuttosto inconsistente e superficiale, va sottolineato che un progetto anche se interessa il sottosuolo va ad intaccare comunque gli equilibri ambientali esistenti in superficie, se non altro perchè va ad intercettare sicuramente diverse sorgenti e corsi d'acqua sotterranei, di cui peraltro il Carso è ricco. Come effetto di tali "fortuiti" incontri verranno interrotte, deviate o comunque disturbate le acque sotterranee con ovvie conseguenze anche in superficie, con

probabili conseguenze per i laghi carsici di Doberdò e Pietrarossa, il Timavo, le sorgenti a mare della Cernizza e di tutta la costiera triestina;

- note in merito alla nuova normativa su SIC e ZPS:

Con sentenza del 20.03.2003 nella causa C-143/02 la corte di Giustizia della CE ha condannato l'Italia per inadempienze nell'applicazione della Direttiva 92/43/CEE - "Conservazione degli habitat naturali - fauna e flora selvatiche". In particolare sono state rilevate mancanze riguardanti la normativa di recepimento, della Direttiva 92/43/CEE, ove non viene data piena applicazione a quanto prevede la CE riguardo alla valutazione di incidenza. Per ovviare a tale condanna lo stato italiano ha pubblicato un Decreto del Presidente della Repubblica che modifica il D.P.R. 08.09.1997 n.357, al fine di adeguare la normativa di recepimento, tenendo conto dei rilievi mossi dalla Corte di Giustizia della CE.

Si chiede pertanto se la valutazione d'incidenza allegata al progetto sia adeguata a quanto stabilisce la normativa CE.

Con sentenza del 20.03.2003 nella causa C-378/01 la corte di Giustizia della CE ha condannato l'Italia per inadempienze nell'applicazione della direttiva 79/409/CEE "Zone di protezione speciale - Conservazione degli uccelli selvatici". In particolare la Corte rileva che lo Stato italiano non abbia a tutt'oggi designato un numero sufficiente di ZPS e fa riferimento all "Inventario delle aree importanti per l'avifauna nella Comunità europea" ( Inventario IBA 89) per comprovare tale inadempienza. Anche per quanto riguarda il territorio del Friuli Venezia Giulia le aree già designate a ZPS dallo Stato italiano non sono sufficienti a coprire le reali necessità di tutela delle specie e degli habitat. Già con l'inventario del 1989 tutto il Carso triestino era stato individuato come IBA, successivamente con l'inventario del 1995 anche il Carso goriziano veniva individuato come IBA . Anche con la revisione del 2001 tutto il territorio carsico delle provincie di Gorizia e Trieste veniva riconosciuto di grande importanza per varie specie di uccelli e per gli habitat che li ospitano e veniva pertanto confermato la status di IBA. Secondo la Cort di Giustizia pertanto le aree IBA devono necessariamente assumere lo status di ZPS. Le valutazioni d'incidenza per progetti che interessino le aree carsiche devono pertanto tenere conto delle presenze avifaunistiche e dei particolari habitat. Si può inoltre affermare che, essendo entrata in vigore la Direttiva 79/409/CEE nel 1981, fin da quell'anno tutti i progetti riguardanti opere aventi impatto sull'avifauna o sugli habitat avrebbero dovuto tenerne conto.

## OSSERVAZIONI GEOLOGICHE

Dall'analisi delle sezioni relative alle problematiche geologiche dello SIA si osserva che:

- nel SIA è previsto il rilascio di sostanze nocive alla salute umana e all'ambiente durante le fasi di costruzione delle gallerie e delle parti di linea superficiali e il rilascio di polveri fini di materiali di scavo. Viene precisato che questo tipo di inquinamento può essere limitato soprattutto durante il carico e scarico dei materiali e circoscritto attorno le aree di cantiere, ma tale aspetto andrebbe approfondito più nel dettaglio;
- si rileva una mancanza di aggiornamento della documentazione relativamente all'apporto idrico del Carso Goriziano, e quindi una certa superficialità nella trattazione delle problematiche idro-geologiche di quest'area;

- dallo SIA si osserva che numerose cavità interferiscono con il tracciato, mentre altre vengono lambite. Nello Studio sono riportati solo gli esempi di qualche cavità più importante, ma molte altre non vengono nemmeno prese in considerazione. Di qualcuna si ha l'attraversamento totale, di altre parziale (vista la grande estensione);
- non viene nominato il deposito paleontologico plio-pleistocenico su cui vige un vincolo della Sovrintendenza per i Beni Culturali e Ambientali;
- una grotta sita nel monte Arupacupa (grotta *Andrea*) dovrebbe essere lambita dalla linea ma non viene citata;
- nell'ultimo settore, dove il tracciato entra in profondità, nel SIA si afferma che non si possono fare previsioni sullo sviluppo del fenomeno carsico a tali quote, affermazione questa piuttosto grave dal punto di vista della tutela dell'ambiente carsico;
- anche la celebre "grotta delle Torri di Slivia" dovrebbe essere sfiorata dalla ferrovia;
- la zona delle Mucille, secondo il SIA, subisce un impatto limitato con l'opera ferroviaria, ma si rileva che il tracciato attraversa totalmente l'unica zona delle sorgenti ancora attiva, compromettendo l'intero assetto idrogeologico della zona (che è soggetta, tra l'altro, anche a notevoli allagamenti).

Complessivamente, gli interventi che vengono illustrati nel progetto non sono sufficientemente convincenti per quanto riguarda la salvaguardia dell'ambiente ipogeo, con il conseguente rischio di una probabile distruzione totale o parziale dei fenomeni carsici.

### **OSSERVAZIONI AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE - AGGIORNAMENTO DELLO STUDIO TRASPORTISTICO DI FATTIBILITÀ DI UNA NUOVA LINEA FERROVIARIA VENEZIA-TRIESTE-LUBIANA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**

Dalla lettura emergono alcune considerazioni:

- i dati di riferimento riportati nel documento sono risalenti al 1999: riteniamo inammissibile che uno in Studio di tale portata, datato 2003, siano presi in esame parametri risalenti a 4 anni fa quando comunque sono già disponibili dati del *dicembre 2002 editi dalla Direzione Regionale della Viabilità e dei Trasporti*;
- nei diagrammi statistici di pag.11 non viene citata la fonte/autore degli stessi;
- nello *Studio trasportistico* si fa più volte riferimento al *rapporto finale dello Studio trasportistico di prefattibilità della nuova linea ferroviaria Venezia-Trieste-Lubiana*, del Dip. di Ingegneria Civile dell'Università di Trieste del 1999, che non è presente tra la documentazione dello SIA in esame e di cui non si menzionano, in nessuna parte dello *Studio trasportistico*, le conclusioni determinanti a cui si fa riferimento nello stesso, per cui non vi è alcuna possibilità di procedere ad un'analisi oggettiva dei dati;
- a pag. 17, in merito alla raccolta dei dati, appare l'affermazione "*Nei tempi contrattuali molto ristretti, non si è potuto protrarre la fase di raccolta fino ad ottenere una base di riferimento completa*", a prescindere che uno studio che implica interventi significativi sul territorio non può essere proposto con un aggiornamento per le matrici O/D di base riferite al 1996 e autodenunciare una

evidente carenza dello Studio stesso proprio perché l'estensore del progetto aveva limiti di tempo ristretti, si ritiene che lo Studio stesso sia rivisto alla luce di dati attuali;

- nella Tab.2 di pag. 22 si fa riferimento a dati relativi all'intera Italia Settentrionale, dove sono determinanti le influenze delle aree geografiche esterne a quella del Nord-Est, mentre di fatto è proprio quest'ultima l'area che effettivamente doveva essere più focalizzata dallo SIA in esame;
- nei modelli di previsione illustrati a pag.23 manca il riferimento bibliografico del modello statistico utilizzato;
- nella Tab.3 di pag. 29 si fa riferimento anche in questo caso a dati relativi all'intera rete italiana, non all'area geografica in esame: si chiede se ne esistono le motivazioni;
- in particolare segnaliamo e nel contempo rimarchiamo quanto sopraccitato e cioè che nello *Studio trasportistico* non vengono assolutamente presi in considerazione i dati ufficiali e aggiornati della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia (vedi *Annuario Statistico dei Trasporti della Direzione Regionale della Viabilità e dei Trasporti – dicembre 2002*), dai quali peraltro emerge, contrariamente a quanto riportato nelle tabelle di calcolo dello studio, una complessiva diminuzione del traffico merci via ferrovia per le aree in esame (*Tab. A3 – Traffico ferroviario convenzionale internazionale originato dal porto di Trieste; Tab.A5 – Traffico containers via ferrovia originato dal porto di Trieste; Tab.A6 – Traffico merci via ferrovia originato dai porti di Monfalcone e Porto Nogaro*)
- la diminuzione del traffico merci ai valichi di Villa Opicina e di Tarvisio citati a pag. 37, considerati in controtendenza all'andamento sugli altri valichi alpini, è da riferire ad un servizio migliore offerto nei Paesi a Nord delle Alpi;
- a pag. 38 viene citato "il pieno utilizzo dell'impianto merci di Cervignand" nell'anno 2000 e contestualmente il dato di 69 treni/giorno (media nella settimana) di molto inferiore ai 100 treni/giorno che si menziona in altra parte dello studio, da cui traspare una palese incongruità;
- a pag. 57, infine, viene esplicitamente detto che "Sia sulla linea nuova AC che sulla storica i traffici risultano lontani da situazione di congestione per cui, sulla direttrice in esame, si può ipotizzare la circolazione di ulteriori nuovi traffici come potrebbe essere quello dell'autostrada viaggiante". Con questo dato si può asserire che un'ipotesi di una circolazione diversa da quella effettivamente dettata dalle reali necessità che dovrebbero invece motivare il perché si è dato corso allo studio in oggetto trova una sua giustificazione in un qualcosa di aggiuntivo di cui manca un'analisi sull'effettiva imprescindibilità;

i dati in crescita del traffico merci sul percorso sloveno fino a Lubiana non sono stati assolutamente afferiti all'effettiva crescita del traffico merci in transito da e per il Porto di Koper e quindi non si ritiene che tali dati siano da supporto alla necessità di dare priorità di realizzazione al percorso Ronchi dei Legionari – Trieste.

## CONCLUSIONI

Pur con tutti i limiti che la procedura attuale comporta per l'esame di opere di tale rilevanza, riteniamo di aver evidenziato una serie di criticità e di necessità di integrazioni che devono essere affrontate e definite a questo livello di pianificazione.

In particolare, per quanto riguarda:

- ✓ Il completamento della progettazione preliminare a monte e a valle della tratta Ronchi dei Legionari – Trieste/Stazione Centrale;
- ✓ La verifica della compatibilità del progetto con le conclusioni del gruppo di lavoro interministeriale previsto dall'accordo bilaterale italo-sloveno del 23.02.01, che dovrà redigere lo studio di fattibilità inerente il tratto di confine;
- ✓ L'integrazione del potenziamento della linea con il sistema della logistica al servizio del trasporto merci nel Friuli-Venezia Giulia, sia per l'alternativa prevista dal progetto in esame, sia per lo scenario di semplice potenziamento e ristrutturazione delle linee esistenti;
- ✓ La comprensione nello SIA di altre alternative di potenziamento del sistema infrastrutturale e trasportistico della realtà isontina e triestina, quali le direttive progettuali inserite nelle linee guida per l'elaborazione del P.T.P.C. della Provincia di Gorizia e da anni proposte in varie sedi dalle Autonomie Locali e dalle Associazioni Ambientaliste;
- ✓ L'integrazione dello SIA con la valutazione più approfondita degli impatti della fase di cantierizzazione e degli impatti del "*cunicolo esplorativo*", che a tutti gli effetti rappresenta una parte integrante del progetto, alla pari delle gallerie principali al servizio della ferrovia, e che per dimensioni ed alterazioni idro-geologiche e fisiche rischia di provocare impatti irreversibili ed incalcolabili;
- ✓ Lo stralcio dal progetto del "*By-pass Udine*", opera assolutamente inutile e facilmente evitabile con leggere modifiche della quota dei due nuovi binari della tratta Ronchi – Trieste;
- ✓ L'integrazione dello SIA con tutti i rilievi presentati puntualmente nelle osservazioni suddette, ed in particolare rispetto ai rischi derivanti dall'attraversamento degli acquiferi cui attingono i principali pozzi di approvvigionamento di tre acquedotti: ACEGAS (per Trieste) a Nord dell'aeroporto, acquedotto per Monfalcone-Grado a Sud, e a Jamiano (Comune di Doberdò del Lago) per i Comuni carsici della vicina Repubblica Slovenia;
- ✓ L'integrazione dello SIA con un'analisi costi/benefici come previsto dal D.P.C.M. 27/12/1988.

Riteniamo infine importante realizzare un'audizione con tutti i presentatori di osservazioni dei Comuni interessati ed un sopralluogo in zona da parte della Commissione V.I.A. e dei rappresentanti degli Enti in indirizzo, al fine di approfondire e valutare sul campo le problematiche emerse dall'esame degli atti fin qui prodotti.

LEGAMBIENTE  
Circolo "Green Gang"

L.I.P.U.  
Sezione di Gorizia

WWF  
Sezione di Monfalcone

