

**ADDENDUM ALLE OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI  
IMPATTO AMBIENTALE DELLA NUOVA LINEA AV/AC  
VENEZIA – TRIESTE: OSSERVAZIONI PRELIMINARI SULLO  
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE DELLA TERZA CORSIA  
DELL’AUTOSTRADA A4 VENEZIA-TRIESTE**

Codice	021VCT03
Versione	02 - Addendum
Committente	Città Mandamento Comune di Ronchi dei Legionari
Stato del documento	Prima versione consegnabile
Autore	Ing. Teresa Santos, Dr. Mario Zambrini
Revisione	M. Zambrini
Approvazione	M. Zambrini

Giugno 2003

## 1 PREMESSA

Con determinazione 2003/101 del 6/6/2003, il Comune di Ronchi dei Legionari incaricava Ambiente Italia srl di elaborare per conto di Città Mandamento le osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste (tratta Ronchi dei Legionari – Trieste). Le osservazioni sono state trasmesse ai committenti in data 12 giugno 2003. In data 13 giugno 2003 è stata segnalata ad Ambiente Italia la necessità di elaborare un ulteriore documento relativamente al progetto di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A4 Venezia-Trieste, nel frattempo pubblicato ai sensi della procedura ex art. 6 legge 349/1986 dalla Autovie Venete spa.

I tempi disponibili per la formulazione di tali osservazioni sono peraltro risultati limitati a pochi giorni; conseguentemente, si producono le seguenti osservazioni di carattere preliminare elaborate sulla base di:

- una rapida disamina dei contenuti dello SIA relativo alla terza corsia autostradale, visionato presso gli uffici della Regione Friuli Venezia Giulia a Trieste, il 10 giugno u.s.;
- la parte del progetto preliminare relativa all'analisi del rapporto fra traffico e capacità dell'infrastruttura, trasmessa per telefax il 17 giugno 2003;
- altri elementi di conoscenza e valutazione acquisiti nel corso della elaborazione delle osservazioni relative al progetto di quadruplicamento ferroviario;
- analisi dello studio di fattibilità del corridoio transeuropeo n° 5, predisposto dallo stesso proponente della terza corsia autostradale, Autovie Venete;
- dati e informazioni statistiche AISCAT (associazione delle società concessionarie autostradali).

Gli stretti tempi disponibili non hanno comunque consentito di entrare puntualmente nel merito del progetto e dello studio di impatto ambientale, essendo oltre tutto quest'ultimo articolato secondo criteri non del tutto coerenti con quelli previsti dalle vigenti normative. Ci si riserva dunque di produrre una più articolata analisi del progetto in oggetto nell'eventuale prosecuzione dell'incarico, in funzione della prevista fase istruttoria, a supporto della interlocuzione fra enti locali e Regione Friuli Venezia Giulia.

## 2 OSSERVAZIONI PRELIMINARI SULL'IMPOSTAZIONE DELLO SIA

- Lo Studio di Impatto pubblicato dal proponente, Autovie Venete spa, ai fini della procedura di cui all'art. 6 legge 349/1986, appare ad una prima lettura assolutamente inadeguato e non compatibile con i requisiti previsti dalla normativa vigente a livello nazionale (DPCM 27 dicembre 1988 e successive modifiche e integrazioni – Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale) nonché, più generalmente, con le disposizioni in proposito disposte dalla direttiva europea sulla valutazione di impatto ambientale<sup>1</sup>.
- L'inadeguatezza dello SIA in oggetto risulta a nostro parere evidente:
  - Sotto il profilo del metodo, in quanto lo studio risulta essere articolato secondo una impostazione non coerente con quella prevista dalla citata normativa, non essendo dunque presenti i quadri di riferimento di cui all'art. 1, comma 3, del DPCM 27 dicembre 1988. Tale non conformità assume un significato che va ben oltre la semplice verifica formale della conformità dello studio stesso al disposto normativo (di per sé, comunque, già rilevante), in quanto l'articolazione dello studio secondo un modello differente da quello previsto dalle norme rende, di fatto, difficilmente valutabile il progetto in relazione a quei requisiti che le stesse norme prevedono debbano essere posti a base della pronuncia di compatibilità ambientale.

<sup>1</sup> Si vedano, in particolare, il DPCM 27 dicembre 1988, Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale, artt. 2, 3, 4, 5; e la Direttiva 85/337/CEE come emendata dalla Direttiva 97/11/CE, art. 6, c. 2.

COD: 021VCT03	VERS: 02 Addendum	DATA: gg/mm/aa (ultima modifica/approvazione)	PAGINA: 2: 11
---------------	-------------------	---	---------------

- Sotto il profilo del merito, laddove il contenuto dello SIA in oggetto risulta difficilmente interpretabile ed utilizzabile per una compiuta ed efficace valutazione del progetto di ampliamento della A4, essendo sviluppato secondo approcci metodologici e criteri tecnico-scientifici non sempre documentati, e redatto con uno stile tanto magniloquente quanto incomprensibile e difficilmente interpretabile. Ci si riferisce al sistematico impiego, non giustificato da alcuna reale necessità, di terminologia anglosassone, nonché all'ampio uso di neologismi e forme grammaticali quanto meno discutibili, e comunque tali da generare confusione anche nel lettore più attento<sup>2</sup>.
- Si osserva, in conclusione, che lo SIA pubblicato dovrebbe essere considerato - in via preliminare – inadeguato e non utilizzabile con riferimento ai requisiti normativi in tal senso definiti dalla legislazione nazionale ed europea; tale osservazione preliminare dovrebbe, a nostro parere, portare ad una immediata sospensione della procedura in oggetto, sospensione finalizzata alla acquisizione di uno SIA strutturato formalmente e sostanzialmente secondo le disposizioni vigenti.

### 3 OSSERVAZIONI SUI PROFILI PROGRAMMATICI E PROGETTUALI

Fatte salve le osservazioni preliminari di cui ai precedenti punti, risulta comunque opportuno formulare alcune ulteriori osservazioni in relazione alla non dimostrata coerenza programmatica del progetto pubblicato con il quadro degli interventi attualmente proposti e previsti sulla direttrice est-ovest (ed in particolare sul tratto della direttrice interessante il territorio della regione Friuli Venezia Giulia), nonché con le dichiarazioni contenute in alcuni documenti elaborati negli scorsi anni dalla società Autovie Venete spa.

#### 3.1 Le linee di intervento provinciali

Occorre innanzitutto osservare che le Linee Guida per la elaborazione del PTCP della Provincia di Gorizia<sup>3</sup> definiscono, relativamente ai programmi dell'Amministrazione relativi alla rete infrastrutturale, un articolato piano di interventi di riqualificazione della rete viaria che comprende, fra l'altro (con particolare riferimento al progetto pubblicato da Autovie Venete):

- a) ristrutturazione del raccordo stradale Villesse – Gorizia;
- b) spostamento della barriera autostradale del Lisert tra Villesse e Palmanova, con conseguente liberalizzazione del pedaggio, allo scopo di realizzare una circonvallazione nord dell'area monfalconese e di creare una alternativa alla ss 14 Venezia Trieste, attraverso il percorso autostradale Lisert-Villesse ed il percorso della s.s. 351 tra Villesse e Cervignano;
- c) prolungamento fino al Brancolo del collegamento tra il casello autostradale di Ronchi sulla A4, la ss 14 Venezia Trieste e la sp 19 Monfalcone Grado.

Per quanto concerne, in particolare, lo spostamento della barriera autostradale, secondo le Linee Guida la conseguente liberalizzazione del tratto ad est della nuova barriera (in

<sup>2</sup> Si consideri, a puro titolo di esempio, l'espressione «spugnazione del polluto», utilizzata nel testo con riferimento ad un supposto (e non adeguatamente documentato) assorbimento di inquinanti atmosferici da parte della vegetazione (e che risulterebbe adatta, alla luce delle indicazioni in tal senso fornite dai più autorevoli vocabolari della lingua italiana quali lo Zingarelli o il Devoto Oli, più ad un manuale di igiene, che non ad uno studio di impatto ambientale); l'uso di formulazioni letteralmente "sibilline", quale ad esempio: «Impatto ambientale bilancio (BIA)»; o, ancora, la teorizzata «ottimizzazione dei motori», in virtù della quale «l'investimento energetico/ecologico dell'infrastruttura viene recuperato in meno di un anno e mezzo dalla conclusione dell'intera opera o di parte di essa», nonché i presunti benefici che deriverebbero all'ambiente dalla realizzazione dell'opera: «Sul piano ambientale l'opera non determina una cesura ex novo nel contesto regionale per cui la mappa reale e la mappa mentale dei fruitori e dei frontisti è nella sostanza inalterata. Sempre sul piano ambientale la bonifica acustica, la decongestione gassosa, soprattutto la mancanza di code e rallentamenti, il controllo assoluto delle acque nonché le compensazioni in ossequio al Protocollo di Kyoto possono completare il quadro gestionale – ambientale dell'opera anche della parte di infrastruttura esistente senza tutela».

<sup>3</sup> Provincia di Gorizia, La costruzione del piano territoriale provinciale. Linee Guida per l'elaborazione del P.T.C.P. della Provincia di Gorizia, 2002.

COD: 021VCT03	VERS: 02 Addendum	DATA: gg/mm/aa (ultima modifica/approvazione)	PAGINA: 3: 11
---------------	-------------------	---	---------------

direzione Gorizia e Trieste/Lisert) *potrebbe avere un effetto strategico a livello viabilistico per tutta l'area della sinistra Isonzo (...). L'intervento porterebbe i seguenti benefici:*

- *disponibilità di una adeguata struttura viaria che funzionerebbe da circonvallazione dei centri abitati di Ronchi dei Legionari e di Monfalcone, connessa funzionalmente ai poli industriali e portuali e collegata alle grandi vie di comunicazione;*
- *alleggerimento del traffico sulla ss 305 Udine Trieste nel tratto compreso tra Sagrado, Redipuglia e Monfalcone;*
- *miglioramento del flusso veicolare per Grado<sup>4</sup>.*

Si segnala, in proposito, che diversi strumenti di pianificazione urbanistica e settoriale elaborati a scala locale (PRG e Piani del Traffico comunali) individuano e recepiscono tale opzione in quanto necessaria a drenare sull'autostrada (che presenta, ad est della diramazione per Palmanova, ampie riserve di capacità, come lo stesso progetto preliminare riconosce) parte dei flussi di traffico che viceversa, attualmente, gravano sulla rete viabilistica locale.

- Si osserva, a questo proposito, che nel progetto preliminare pubblicato<sup>5</sup> tale opzione non viene sviluppata né, men che meno, seriamente comparata sotto i diversi profili con la soluzione perseguita, la quale lascerebbe sostanzialmente inalterato l'attuale modello di esercizio della infrastruttura autostradale in tutto il territorio provinciale (e, più generalmente, regionale). Lo SIA si limita in proposito a rilevare che la Concessionaria avrebbe considerato, *anche in funzione di un minor costo di esercizio, una possibile e valida alternativa alla complessità della terza corsia nel comparto orientale*, descrivendone sinteticamente i contenuti e senza apportare alcun elemento di effettiva comparazione sulla preferibilità o meno di tale soluzione rispetto a quella pubblicata.
- Si osserva inoltre che, stanti gli attuali flussi di traffico rilevati sull'A4 ad est della diramazione per Palmanova, nonché le previsioni di massima adottate nello SIA e nel progetto preliminare, l'ampliamento alla terza corsia di questo specifico tratto, soprattutto in assenza di una ridefinizione delle modalità di accesso (arretramento della barriera fra Villesse e Palmanova e liberalizzazione dei tratti successivi) potrebbe determinare un aggravamento delle condizioni di circolazione sulla rete stradale ordinaria, cui farebbe da contraltare un immotivato (e tendenzialmente poco utilizzato) incremento di capacità della stessa direttrice autostradale.

### 3.2 Lo studio di fattibilità Autovie Venete sul Corridoio V

Ai fini di una adeguata valutazione del progetto, presentato quale "complemento del corridoio stradale 5", è opportuno considerare il fatto che la stessa concessionaria proponente, Autovie Venete Spa, ha predisposto, a partire dal 1996 e con il parziale finanziamento del Ministero per il Commercio Estero, uno Studio di fattibilità tecnico economica del medesimo Corridoio transeuropeo n° 5 Trieste-Lubiana-Budapest-Lvov-Kiev, con particolare riferimento alla tratta compresa fra Trieste e i confini dell'Ucraina<sup>6</sup>. Per quanto concerne, in particolare, la rete italiana interessata dal corridoio in oggetto, lo studio di fattibilità di Autovie Venete così ne definisce lo stato:

*«La rete italiana interessata dal Corridoio si estende ... per circa 206 km di tracciato autostradale. I valichi di maggiore importanza ubicati nella provincia di Trieste sono, da occidente verso oriente, quello di Ferneti ... quello di Pese e quello di Rabuisese (...). Per i valichi ubicati nella provincia di Trieste è stato a suo tempo concepito il disegno della cosiddetta "grande viabilità triestina" il cui completamento consentirà di far arrivare la rete italiana fino al confine di Stato. I problemi di collegamento con la rete autostradale slovena si possono considerare quasi superati per i traffici provenienti dalla pianura padana mentre, per*

<sup>4</sup> Provincia di Gorizia, La costruzione ... (cit.), pagg. 117:119

<sup>5</sup> Autovie Venete, Complemento del corridoio stradale 5 e dei valichi confinari, Ampliamento della A4 con la terza corsia, Progetto Preliminare, 2002

<sup>6</sup> Si veda in proposito <http://www.autovie.it/Societa/Estero/Corridoio5/corridoio5.htm>

COD: 021VCT03	VERS: 02 Addendum	DATA: gg/mm/aa (ultima modifica/approvazione)	PAGINA: 4: 11
---------------	-------------------	---	---------------

quanto riguarda il collegamento autostradale del porto di Trieste con il valico autostradale di Ferneti e con la rete autostradale italiana restano da realizzare circa 4 km di infrastruttura»<sup>7</sup>.

È interessante riportare inoltre, e per esteso, come il medesimo Studio prevede si evolverà all'anno 2010 il quadro infrastrutturale di interesse per lo stesso Corridoio:

«Rispetto alla situazione dell'anno 1996, le principali modifiche dello scenario di offerta dell'anno 2000 saranno quelle riguardanti l'assetto della rete autostradale slovena (...); in Ungheria dovrebbe invece essere ultimato il prolungamento dell'autostrada M3 da Gyongyos a Eger. Infine dovrebbe essere completata l'autostrada della Maurienne posizionata sull'itinerario di accesso del versante francese del Frejus. Per quanto concerne la rete ferroviaria ... sulla tratta italiana del Corridoio è atteso il raddoppio della tratta Genova-Ventimiglia, caratterizzata oggi da un elevato grado di saturazione (...).

Assai più rilevanti sono i programmi di sviluppo delle reti infrastrutturali all'anno 2010. A tale orizzonte dovrebbero essere in esercizio le seguenti principali opere:

1. Alta capacità ferroviaria in Italia. Gli interventi previsti dal progetto AV riguardano:
    - la costruzione delle nuove tratte ferroviarie Torino-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze, Roma-Napoli, Milano-Venezia e Genova-Milano;
    - l'adeguamento della direttissima Roma-Firenze;
    - l'inserimento delle nuove linee ferroviarie nei nodi ferroviari di Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Venezia e Genova;
  2. Traforo di base e linea AV/AC Torino-Lione;
  3. Valichi alpini Italia/Svizzera ammodernati con incremento di circolazione rispetto alla situazione attuale;
  4. Nuova linea del Brennero;
  5. Autostrada Maribor - confine sloveno-ungherese
  6. Autostrada M7 da Budapest a Letenye e bretella di raccordo Maribor-Letenye;
  7. Autostrada M3 da Budapest a Nyiregyhaza;
  8. Strada a scorrimento veloce Zàhoni – Lvov – Kiev
- (...)

Occorre inoltre ricordare la possibile realizzazione dell'autostrada Cuneo-Nizza lungo la quale sarebbero dirottati una parte dei flussi oggi instradati lungo l'itinerario Marsiglia – Ventimiglia – Genova.

La effettiva realizzazione di tale infrastruttura, così come della nuova linea ferroviaria AV fra Torino e Lione potrebbe però essere messa in dubbio a seguito di un mutamento di orientamento strategico da parte del governo francese; quest'ultimo infatti potrebbe decidere di puntare sul potenziamento del collegamento con l'Italia attraverso la Svizzera a scapito di quello diretto»<sup>8</sup>.

Vediamo infine, sempre nel citato studio di fattibilità, a quali requisiti e standard tecnico progettuale dovrebbero rispondere le infrastrutture stradali che compongono il Corridoio V: «Le infrastrutture lineari esistenti o in costruzione lungo il corridoio n. 5 che possono considerarsi adeguate agli standard autostradali europei e che non necessitano di alcun intervento sono circa il 45% della totale lunghezza del Corridoio che si sviluppa da Trieste ai confini con l'Ucraina. (...). La sezione tipo è formata da due carreggiate una per ogni senso di marcia, ciascuna costituita da due corsie di marcia più una corsia di emergenza. Le carreggiate sono sempre separate fisicamente da uno spartitraffico centrale di larghezza variabile tale da consentire l'alloggiamento della barriera di sicurezza che è sempre presente ed è costituita o da doppio guard rail in acciaio o da un New Jersey in calcestruzzo armato»<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> Si veda Autovie Venete SpA (con il cofinanziamento del Ministero del Commercio con l'Estero). Studio di fattibilità tecnico economica del Corridoio transeuropeo n° 5 Trieste – Ljubljana – Budapest – Lvov – Kiev. Tratta Trieste - confini Ucraina. Volume 2°, Flussi di traffico e infrastrutture, Capitolo 1, paragrafo 1.2 L'offerta infrastrutturale. La sottolineatura è nostra.

<sup>8</sup> Si veda Autovie Venete SpA, Studio di fattibilità tecnico economica ... (cit.). Volume 2°, Flussi di traffico e infrastrutture, Capitolo 3, paragrafo 3.4.2 Il sistema dell'offerta.

<sup>9</sup> Si veda Autovie Venete SpA, Studio di fattibilità tecnico economica ... (cit.). Volume 2°, Flussi di traffico e infrastrutture, Capitolo 4, paragrafo 4.2 Analisi delle infrastrutture lineari esistenti.

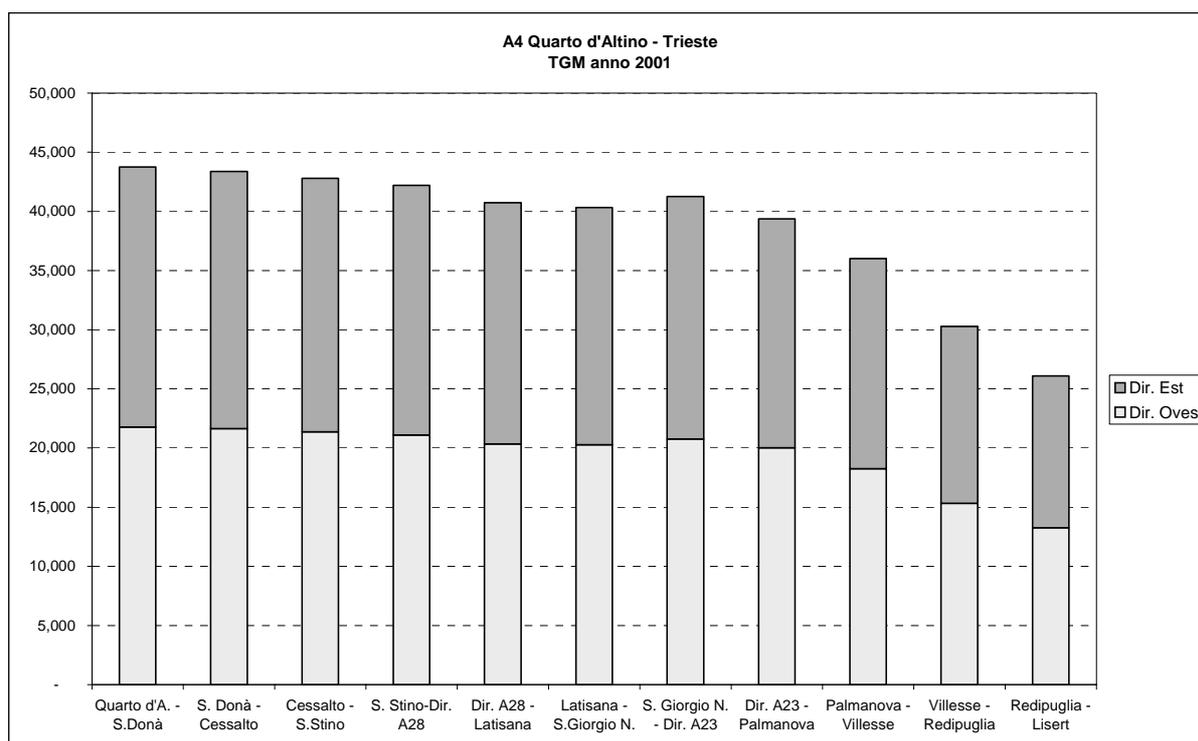
COD: 021VCT03	VERS: 02 Addendum	DATA: gg/mm/aa (ultima modifica/approvazione)	PAGINA: 5: 11
---------------	-------------------	---	---------------

Quanto, infine, agli scenari di riferimento del traffico, stimati all'anno 2010, risulterebbe dallo studio che, sulla tratta Postumia-Lubiana (che risulterebbe essere una delle più intensamente trafficate dall'intero itinerario transeuropeo) si avrebbero dei valori annuali pari a 750.000 veicoli pesanti (autoarticolati) pari ad un traffico medio giornaliero (TGM) di 2.500 veicoli pesanti complessivi nei due sensi di marcia<sup>10</sup>.

Più generalmente, è di sicuro interesse la lettura delle conclusioni cui perviene lo Studio di Fattibilità elaborato da Autovie Venete, che riportiamo integralmente in allegato alle presenti note.

### 3.3 Le previsioni di traffico dell'autostrada

Le motivazioni offerte dal progetto preliminare alla necessità di realizzare l'intervento di ampliamento dell'autostrada si riferiscono all'intero tracciato compreso fra Quarto d'Altino e Trieste, che: «... registra giornalmente un crescente stato di sofferenza, con livelli di servizio incompatibili per un'infrastruttura autostradale, in fasce orarie in continua estensione. Il fenomeno – benchè mostri una certa linearità di attenuazione procedendo da Venezia verso Trieste – evidenzia una criticità di fruizione progressivamente crescente in termini di estensione chilometrica e di tempi»<sup>11</sup>. In effetti, il diagramma dei flussi di traffico medi giornalieri all'anno 2001 lungo tutta l'autostrada evidenzia una chiara tendenza alla progressiva riduzione dei valori di TGM procedendo da ovest verso est, con una marcata riduzione a partire dal casello di Palmanova. Nella sezione compresa fra Redipuglia e Lisert, il TGM 2001 assume un valore pari al 59,5% del valore rilevato nella sezione compresa fra Quarto d'Altino e San Donà.



Nel suo bollettino, la associazione delle società concessionarie autostradali (AISCAT) indica, per la tratta autostradale Mestre-Trieste (comprese le diramazioni Palmanova – Udine e Portogruaro-Conegliano, per una estesa complessiva di 180,3 km), un TGM effettivo pari a

<sup>10</sup> Si veda Autovie Venete SpA, Studio di fattibilità tecnico economica ... (cit.). Volume 3°, Individuazione degli interventi, Capitolo 2, paragrafo 2.1.3 Scenario di riferimento – anno 2010.

<sup>11</sup> Autovie Venete, Complemento del corridoio stradale 5 e dei valichi confinari, Ampliamento della A4 con la terza corsia, Progetto Preliminare, Relazione Generale, pag. 3

COD: 021VCT03	VERS: 02 Addendum	DATA: gg/mm/aa (ultima modifica/approvazione)	PAGINA: 6: 11
---------------	-------------------	---	---------------

154.450 veicoli leggeri e 49.226 veicoli pesanti, ed in TGM teorico pari a 25.326 veicoli leggeri e 9.232 veicoli pesanti. La differenza fra i due dati si spiega in funzione della percorrenza media dei veicoli che entrano in autostrada: in particolare il TGM effettivo rende conto dei veicoli che percorrono giornalmente un tratto di autostrada (indipendentemente dalla percorrenza); dal rapporto fra veicoli\*km e TGM effettivo si ottiene la percorrenza media che caratterizza la tratta autostradale, che nel caso in oggetto risulta essere pari a 29,4 km (per i veicoli leggeri) e a 33,6 km (per i veicoli pesanti).

Quanto alle previsioni di traffico nel breve e medio termine, lo SIA adotta scenari di sviluppo, che, nel periodo 2001-2011, presenterebbero tassi medi di incremento variabili fra il 19 e il 41%. Per quanto riguarda, in particolare, il tratto compreso fra Villesse e Redipuglia, il confronto fra i flussi 2001 evidenziati nel citato diagramma, e le previsioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale (*dati di traffico di progetto necessari alla corretta determinazione dell'impatto acustico e alla relativa minimizzazione*), evidenzia una ipotesi di incremento del traffico autoveicolare pari al 20% nel periodo 2001-2006 e pari al 11% nel periodo 2006-2011, mentre l'incremento medio atteso dal 2001 al 2011 risulterebbe pari al 34%.

L'analisi proposta nel progetto preliminare relativamente al Livello di servizio attuale e futuro sui diversi segmenti della direttrice autostradale evidenzia che:

allo stato attuale, da Roncade a Palmanova il livello di servizio offerto è D, mentre in assenza di interventi si presume che scenda ad E tra il 2006 (Roncade - S. Donà) e il 2014 (A23-Palmanova). Nei restanti tratti, il livello di servizio attuale è C, e si ipotizza il passaggio al livello D nel 2005 (fra Palmanova e Villesse) ed oltre il 2025 (fra Villesse e Trieste).

Con l'intervento progettato, si avrebbe conseguentemente un livello di servizio pari a C fino a Palmanova, e pari a B da Palmanova a Trieste<sup>12</sup>.

### 3.4 Rapporti fra ampliamento dell'autostrada e nuova ferrovia

Il complesso tema dei rapporti (non necessariamente coerenti) che dovrebbero intercorrere fra il progetto di potenziamento dell'autostrada e il contemporaneo progetto di realizzazione della tratta Ronchi dei Legionari – Trieste della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste viene affrontato nello SIA in termini quanto meno poco aggiornati:

*«L'alta velocità, una volta giunta alla stazione di Ronchi dei Legionari, riparte alla volta della stazione di Carlo Ghega entrando in lunghe tratte in galleria nel Carso. Il primo tracciolino presentato dalla stessa Direzione delle FF.SS. sembra essere stato sospeso per la complessità della tratta in tracciato ipogeo. Il ballast non dovrebbe intercettare quello dell'autostrada che sarebbe in sovrappasso all'altezza di Selz. Poiché non si conosce la nuova proposta si sospende ogni giudizio»<sup>13</sup>.*

Come noto, viceversa, il "tracciolino" che altri voleva "sospeso" si è rapidamente (forse troppo rapidamente) trasformato in un progetto preliminare, pubblicato assieme allo Studio di Impatto Ambientale in data antecedente alla data di pubblicazione del progetto di ampliamento della A4, sempre ai sensi delle procedure di VIA come disciplinate dalla legge Obiettivo per le opere strategiche.

Logica vorrebbe, però, che essendo considerate entrambe strategiche, le due opere in questione fossero finalizzate ad una medesima strategia: se, viceversa, le due opere risultassero entrambe strategiche, ma in funzionali a due strategie diverse (e magari contrapposte), le conseguenze sul territorio (che è sempre quello) potrebbero assumere connotati catastrofici.

<sup>12</sup> Secondo i dati riportati nel progetto, ad un livello di servizio pari a D corrisponde una velocità minima di 100 km/h, con una portata di servizio di 2015 veicoli/ora per corsia; ad un livello di servizio pari a C la velocità minima sale a 110 km/h (e la portata di servizio scende a 1644 veicoli/ora per corsia); al livello di servizio B, infine, la velocità minima è pari a 115 km/h e la portata a 1120 veicoli/ora per corsia.

<sup>13</sup> Autovie Venete, Complemento del corridoio stradale 5 e dei valichi confinari, Ampliamento della A4 con la terza corsia, Studio di Impatto Ambientale, paragrafo E3.5.1.5.3

COD: 021VCT03	VERS: 02 Addendum	DATA: gg/mm/aa (ultima modifica/approvazione)	PAGINA: 7: 11
---------------	-------------------	---	---------------

Da quanto è dato di capire dalla lettura dei progetti e degli studi di impatto dell'autostrada e della ferrovia, viceversa, il livello di integrazione (o quanto meno di coordinamento) fra i due progetti è sostanzialmente inesistente. Entrambi i progetti propongono i loro scenari di sviluppo della domanda sulla direttrice est-ovest, ed entrambi i progetti di propongono di rispondere nel modo più efficace e conveniente a questi presunti incrementi di domanda.

Senza però tenere conto uno dell'altro.

Il progetto AC/AV ritiene che la nuova direttrice Venezia – Lubiana assorbirà una quota consistente della domanda di trasporto di merci e passeggeri, in quanto renderà più appetibile il modo di trasporto ferroviario; il progetto autostradale teorizza, viceversa, che *«la pretesa di voler soppiantare in breve il sistema autostradale a favore di quello ferroviario è doppiamente surrettizio: - non vi sono i tempi per raddoppiare e rafforzare le linee ferroviarie, - non c'è corrispondenza tecnica-logistica nei Balcani»*<sup>14</sup>.

Entrambe le strategie (quella autostradale e quella ferroviaria) sono viceversa accomunate dal considerare come centrale e prioritario quel segmento di domanda che, viceversa, risulta alla luce dei (pochi) numeri disponibili, quantitativamente marginale: quella la domanda di trasporto "transcontinentale", di lunga percorrenza, alla quale si orienta, idealmente, il cosiddetto corridoio 5, nelle sue molteplici declinazioni (ferroviaria, autostradale, portuale, aerea, ecc.).

Perfino nella gestione logistica dei cantieri, le due opere presentate contestualmente si ignorano, salvo fare affidamento l'una sull'altra per la soluzione di alcuni problemi, quale segnatamente quello dello smaltimento di ingenti quantità di smarino da parte della nuova linea ferroviaria. Lo Studio di Impatto Ambientale della linea AV/AC Ronchi-Trieste ipotizza infatti la destinazione di ben 3 milioni di metri cubi di materiale inerte proveniente dallo scavo delle gallerie nella realizzazione della terza corsia dell'autostrada A4; di tale previsione non c'è peraltro alcun riscontro nel progetto e nello SIA della medesima terza corsia, che si propone a sua volta di realizzare la "galleria artificiale Timavo" funzionalmente al: *«... reimpiego dei materiali rocciosi di risulta dagli sbancamenti nel tratto carsico, che dovrebbero altrimenti essere smaltiti a discarica, con conseguente onere finanziario, o reimpiegati nel vicino comparto di Villesse, Tapogliano, ecc.»*<sup>15</sup>.

### 3.5 Osservazioni conclusive

Lo studio di fattibilità elaborato dal proponente dell'intervento in oggetto, Autovie Venete spa, relativamente all'intero corridoio transeuropeo n° 5, consente, a nostro parere, di derivare alcune considerazioni e osservazioni utili a collocare l'eventuale intervento di potenziamento dell'autostrada in un contesto programmatico e progettuale coerente e comprensibile. In particolare, dalla lettura dello studio di fattibilità emerge che:

- per quanto riguarda la rete autostradale italiana, secondo Autovie Venete l'unico intervento necessario al completamento del corridoio 5 consiste nel collegamento autostradale del Porto di Trieste con il valico di Ferneti, potendosi considerare superati gli altri problemi di collegamento con la rete autostradale slovena per i traffici provenienti dalla pianura padana;
- le previsioni di incremento dell'offerta infrastrutturale funzionali al completamento del corridoio elaborate dal proponente non comprendono, nel breve come nel medio-lungo termine, alcun intervento di potenziamento della direttrice autostradale Venezia-Trieste;
- più generalmente, lo studio di fattibilità non considera, negli scenari infrastrutturali di breve e medio termine, alcun intervento specifico di potenziamento delle direttrici autostradali e ferroviarie nell'area di progetto, essendo stato considerato quale unico

<sup>14</sup> Autovie Venete, Complemento del corridoio stradale 5 e dei valichi confinari, Ampliamento della A4 con la terza corsia, Studio di Impatto Ambientale, G2.7.3.3. Prime conclusioni.

<sup>15</sup> Autovie Venete, Complemento del corridoio stradale 5 e dei valichi confinari, Ampliamento della A4 con la terza corsia, Studio di Impatto Ambientale, E3.5.1.5.1 Galleria artificiale Timavo

COD: 021VCT03	VERS: 02 Addendum	DATA: gg/mm/aa (ultima modifica/approvazione)	PAGINA: 8: 11
---------------	-------------------	---	---------------

intervento di quadruplicamento ferroviario quello, già previsto dal programma AV/AC, fra Milano e Venezia;

- le previsioni di traffico pesante, sulla direttrice più carica (a parere del proponente) del corridoio (Lubiana-Postumia) indicano in 2500 veicoli pesanti / giorno nei due sensi il flusso di riferimento per il corridoio; tale traffico appare, in prima analisi, del tutto compatibile con una autostrada a doppia carreggiata con due corsie di marcia + corsia di emergenza per carreggiata, che peraltro costituisce, sempre secondo il proponente Autovie Venete, la sezione tipo dello standard autostradale proposto per lo stesso corridoio transeuropeo;
- i dati relativi al TGM sull'autostrada Mestre-Trieste pubblicati dall'AISCAT evidenziano una percorrenza media di 29 km da parte dei veicoli leggeri e 33 da parte dei veicoli pesanti. La parte consistente del traffico che interessa l'A4 si sviluppa dunque sulle brevi distanze.
- L'analisi del TGM rilevato lungo le diverse sezioni dell'A4 fra Roncade e Trieste evidenziano la costante riduzione dei livelli di traffico procedendo da Ovest verso Est. Le stesse elaborazioni effettuate sul traffico nell'ora di punta e sul relativo livello di servizio, evidenziano due distinti tratti, che fanno perno sulla diramazione A23 e sulla stazione di Palmanova. Da Palmanova verso Trieste, il TGM assume infatti valori decisamente inferiori a quelli presenti sulla tratta occidentale del tracciato autostradale (nell'ultima sezione il TGM risulta pari al 59% di quello rilevato nella prima);
- Tale considerazione rende attuale e potenzialmente interessante l'ipotesi, formulata nelle linee guida del PTCP della Provincia di Gorizia, di arretramento della barriera di esazione da Lisert all'altezza di Villesse, liberalizzando l'accesso alle tratte comprese fra Villesse e Gorizia e fra Villesse e Lisert, entrambe caratterizzate tuttora da una significativa riserva di capacità non adeguatamente utilizzata. Tale ipotesi viene, peraltro, citata nello SIA, ma non risulta essere stata oggetto di un'adeguata comparazione tecnica, economica ed ambientale con l'alternativa formulata nel progetto preliminare;
- In ogni caso, il differente livello di traffico che caratterizza i diversi segmenti dell'A4 non sembra giustificare, in prima ipotesi, l'ampliamento totale e continuo della infrastruttura, tenendo conto degli inevitabili costi economico finanziari, oltre che ambientali e territoriali, che lo stesso ampliamento comporta.
- Alla luce delle considerazioni sopra esposte, appare in ogni caso evidente il fatto che l'intervento proposto nulla ha a che vedere con il "Corridoio transeuropeo n° 5", dovendosi piuttosto giustificare sulla base di considerazioni relative ad un traffico prevalentemente locale, di breve o al più media percorrenza.
- In questo senso, tenendo conto delle altre previsioni infrastrutturali che insistono, attualmente, sulla direttrice est-ovest in territorio friulano, si ritiene necessario acquisire, per poter esprimere valutazioni di merito più dettagliate ed articolate, una ben più adeguata base di dati e informazioni circa la domanda di mobilità nelle sue diverse componenti (merci, passeggeri, di breve, media o lunga distanza, stradale, ferroviaria, ecc.), le ipotesi di evoluzione della stessa, le strategie e gli obiettivi di sviluppo adottati a livello locale e regionale, gli scenari di ammodernamento della rete infrastrutturale e le conseguenze che ogni intervento determina, sotto il profilo del rapporto fra domanda e offerta, sugli altri interventi.

#### 4 OSSERVAZIONI SUI PROFILI AMBIENTALI

Senza entrare nel merito delle specifiche linee di impatto, delle previsioni formulate nello SIA, degli approcci metodologici ed analitici utilizzati, ci si limita a segnalare come, da una prima lettura della documentazione pubblicata, non risultino trattati adeguatamente i seguenti aspetti:

- Le interferenze con i SIC presenti lungo il tracciato, che non vengono considerate né, men che meno, fatte oggetto di una specifica e dovuta analisi di incidenza;

COD: 021VCT03	VERS: 02 Addendum	DATA: gg/mm/aa (ultima modifica/approvazione)	PAGINA: 9: 11
---------------	-------------------	---	---------------

- L'interferenza con la zona protetta carsica, determinata dagli ulteriori sbancamenti che incideranno prevalentemente sugli esistenti usi civici.

## 5 UN'ULTIMA OSSERVAZIONE DI CARATTERE PROCEDURALE

Si ritiene infine opportuno segnalare al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio che, nel progetto preliminare pubblicato, il proponente dichiara che: «... nel primo tratto del tronco in concessione, e precisamente dal Km 0 al Km 3 – tra lo Svincolo di Mestre est ed il Nodo di Alemagna con al A23 – è in atto un intervento di manutenzione straordinaria per la riconfigurazione geometrica delle carreggiate esistenti da due a tre corsie di marcia con l'eliminazione delle banchine di sosta di emergenza...»<sup>16</sup>.

Si ricorda, a questo proposito, che il DM Ambiente 6931 del 2002, recante pronuncia di compatibilità ambientale dell'intervento di cui alle precedenti righe, esprimeva giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto subordinatamente al rispetto di alcune prescrizioni, fra le quali la prima recita testualmente: «le carreggiate autostradali dovranno essere adeguate, lungo l'intero tratto oggetto della presente istruttoria, secondo la sezione a norma prevista per autostrade a tre corsie (con corsia di emergenza continua) come da elaborati integrativi trasmessi in data 8 maggio 2001 (Allegati n. 3.3b e 6.b)»<sup>17</sup>.

Si osserva in conclusione che la Concessionaria non sembra tenere in grande considerazione gli esiti della procedura di VIA, il che non può che rafforzare ulteriormente le perplessità espresse circa la consistenza programmatica, la priorità e l'adeguatezza progettuale dell'intervento proposto e descritto (nonché decantato) dallo Studio di Impatto Ambientale pubblicato.

<sup>16</sup> Autovie Venete, Complemento del corridoio stradale 5 e dei valichi confinari, Ampliamento della A4 con la terza corsia, Progetto Preliminare, Relazione Generale, pag. 4. La sottolineatura è nostra.

<sup>17</sup> Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali, Decreto di compatibilità ambientale 6931/2002. La sottolineatura è nostra.

Fonte: [http://www.minambiente.it/Sito/settori\\_azione/via/legislazione/docs/decreto\\_01\\_03\\_02\\_6931.pdf](http://www.minambiente.it/Sito/settori_azione/via/legislazione/docs/decreto_01_03_02_6931.pdf)

COD: 021VCT03	VERS: 02 Addendum	DATA: gg/mm/aa (ultima modifica/approvazione)	PAGINA: 10: 11
---------------	-------------------	---	----------------

## 6 ALLEGATO – CONCLUSIONI DELLO STUDIO DI FATTIBILITÀ DEL CORRIDOIO 5<sup>18</sup>

*L'analisi condotta consente di rilevare come la parte iniziale e finale del Corridoio n. 5 presentino traffici maggiori rispetto alla tratta intermedia Lubiana – Budapest. Questo perché le due parti estreme del Corridoio appartengono anche ad altri itinerari internazionali; in particolare la tratta Trieste – Lubiana viene utilizzata anche per i traffici dell'Italia con i paesi dell'area balcanica, mentre a Budapest s'innestano sul Corridoio gli interscambi fra le regioni dell'Europa centrale (Francia, Germania centro-meridionale, Austria, Svizzera, ecc.) e l'ex blocco sovietico (Ucraina, Russia, repubbliche asiatiche, regione caucasica). La tratta Lubiana – Budapest, invece, risulta interessata dai traffici di Italia e Slovenia con l'Ungheria ed i paesi dell'est e dai flussi di merci dirette dai paesi PECO e NIS verso i porti dell'alto Adriatico e viceversa.*

*Il traffico sulla tratta italiana del Corridoio n. 5 connesso agli interscambi fra Francia e Spagna ed i Paesi dell'Est risulta del tutto marginale, anche per gli scenari futuri, mentre è rilevante quello dei due Paesi citati con l'Italia che non è stato peraltro preso in esame nello studio. Il Corridoio n. 5, pertanto, si configura soprattutto come un'importante direttrice dei traffici italiani verso Ovest (Penisola iberica, Francia meridionale) e verso Est e come rilevante asse di traffico nazionale (secondo in ordine di importanza dopo la Milano–Roma–Napoli). A tale riguardo occorre ricordare che nel modello di generazione messo a punto nel corso dello studio la distanza rappresenta una forte impedenza all'interscambio; sulle grandi distanze, inoltre, il trasporto marittimo diventa concorrenziale con le altre modalità di trasporto terrestre, quindi negli stati costieri sottrae traffico sia alla strada sia alla ferrovia.*

*Sempre in questo contesto si osserva come le regioni prossime al confine orientale, il Veneto e il Friuli-Venezia Giulia, detengano la quota parte maggiore dell'interscambio italiano con i paesi dell'est. I due potenziali corridoi concorrenti, in parte già infrastrutturati, facilmente individuabili anche dai risultati delle simulazioni (Udine–Tarvisio–Graz–Vienna–Budapest/Banska Bystrica e Udine–Tarvisio–Graz–Vienna–Brno–Varsavia–Mosca), presentano anch'essi incrementi di traffico paragonabili a quelli del Corridoio n. 5, ma restano su valori complessivi di traffico decisamente inferiori. Questo a dimostrazione della naturale vocazione a Corridoio transeuropeo della direttrice Trieste – Lubiana – Budapest – Kiev, già sviluppatosi spontaneamente su strada secondo criteri di preferenza/convenienza da parte degli stessi autotrasportatori. Va però detto che in assenza di interventi infrastrutturali in grado di elevare il livello di servizio della direttrice a quello già attualmente disponibile almeno su parte dei Corridoi concorrenti, gli incrementi di traffico stimati al 2000 e 2010 si distribuirebbero in maniera preponderante sul percorso più infrastrutturato, cioè quello che attraversa l'Austria, in quanto il Corridoio n. 5 presenta dei vincoli di capacità legati alla natura stessa delle attuali vie di comunicazione terrestri.*

*L'analisi della ripartizione modale dei flussi di interscambio evidenzia, infine, un netto predominio della strada rispetto al vettore ferroviario per gli scenari futuri, nonostante si sia ipotizzata l'istituzione di nuovi servizi di inoltro con convogli a composizione bloccata lungo la direttrice del Corridoio. Alla maggior flessibilità della strada fa riscontro una struttura gestionale del servizio ferroviario ancora fortemente accentrata e statalista, non in grado di reagire tempestivamente ai mutamenti in atto nel settore del trasporto merci sulle relazioni est-ovest, dove la ferrovia ha sempre rivestito un ruolo di primo piano. Per evitare il declino del trasporto su ferro occorrono pertanto urgenti interventi di ammodernamento della rete dei paesi PECO e NIS ed una completa riorganizzazione della struttura di gestione, in grado di affrontare le nuove esigenze del mercato ed offrire moderni servizi di trasporto ferroviario (trasporto intermodale, trasporto combinato, treni blocco, ecc.). Per un armonico sviluppo delle diverse modalità di trasporto, secondo le reciproche specificità, appare fondamentale la*

<sup>18</sup> Fonte: Autovie Venete SpA (con il cofinanziamento del Ministero del Commercio con l'Estero). Studio di fattibilità tecnico economica del Corridoio transeuropeo n° 5 Trieste – Ljubljana – Budapest – Lvov – Kiev. Tratta Trieste - confini Ucraina. Volume 3°, Individuazione degli interventi, Capitolo 2, paragrafo 2.4 Considerazioni conclusive.

COD: 021VCT03	VERS: 02 Addendum	DATA: gg/mm/aa (ultima modifica/approvazione)	PAGINA: 11: 11
---------------	-------------------	---	----------------

*creazione di moderni terminal strada-ferrovia che consentano un'effettiva integrazione delle reti di comunicazione terrestre e permettano al contempo la continuità della rete ferroviaria fra l'occidente e l'est europeo, caratterizzate da due diversi tipi di scartamento (1.435 mm in Europa e 1.524 mm sulla rete dell'ex Unione Sovietica).*

*L'importanza strategica del Corridoio per l'Italia e per la futura Europa allargata è fuori discussione e tale asserzione è confermata dai risultati dello studio, da cui emerge come tale asse sia la naturale e più breve direttrice verso est per i traffici generati o attratti dalle regioni padane e, più in particolare, dal nord-est italiano.*

*L'itinerario Udine-Tarvisio-Vienna (linea Pontebbana), che costituisce il naturale concorrente a quello sloveno e che attualmente sopperisce alle carenze del Corridoio n. 5, manterrà comunque una propria valenza per i collegamenti dell'Italia verso est, in considerazione della prevedibile crescita dei traffici fra l'Italia ed i Paesi PECO, interscambi che saranno diretti non solo verso i Paesi di cui è previsto l'ingresso nell'Unione in tempi brevi (paesi ins), ma anche verso i paesi a ingresso differito (paesi pre-ins).*

*Lo scenario futuro vedrebbe, pertanto, la crescita e complementarità di più Corridoi est-ovest in grado di soddisfare, secondo itinerari di percorso minimo, le varie relazioni commerciali UE-PECO, con l'obiettivo di minimizzare i costi del trasporto, oggi fortemente relazionati alle politiche tariffarie praticate dalle amministrazioni ferroviarie e dalle limitazioni o pedaggi di traffico che taluni Paesi impongono (o potranno imporre) per ragioni ambientali, al libero transito dei veicoli stradali adibiti al trasporto merci.*

COD: 021VCT03	VERS: 02 Addendum	DATA: gg/mm/aa (ultima modifica/approvazione)	PAGINA: 12: 11
---------------	-------------------	---	----------------