

COMITATO DIFENDERE LATISANA

No alla variante ferroviaria



Latisana 7 febbraio 2022

Al Ministero della Transizione Ecologica
Direzionale generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo
Divisione V – Sistemi di valutazione ambientale
cress@pec.minambiente.it

Commissione tecnica VIA/VAS
ctva@pec.minambiente.it

Alla Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile
Servizio valutazioni ambientali
ambiente@certregione.fvg.it

OGGETTO: Procedura di VIA, art. 23 D.Lgs 152/2006 e VINCA, art. 5 DPR 357/1997 per il progetto di fattibilità tecnico economica "Potenziamento della Linea Venezia-Trieste". **Osservazioni**

Visionato il progetto pubblicato sul sito del Ministero della Transazione ecologica relativo del progetto di fattibilità tecnico economica "Potenziamento della Linea Venezia – Trieste. Posti di Movimento e Varianti di Tracciato. PdM San Donà di Piave, PdM Fossalta di Portogruaro, Variante Portogruaro e Variante Isonzo" CUP: J34H16000620009, che secondo quanto esplicitato, si pone l'obiettivo "*di conseguire, per fasi e con un costo di gran lunga inferiore, dei benefici gradualmente e costanti per l'utenza pendolare e turistica, con una diminuzione dei tempi di percorrenza, consentendo nel contempo di migliorare le prestazioni della linea in termini di traffico a lunga percorrenza e conseguire l'adeguamento della stessa agli standard europei dei corridoi merci*", si rileva quanto segue.

Le ragioni a sostegno dell'intervento, che prevede le onerose varianti di tracciato di Portogruaro e sull'Isonzo, sono palesemente insostenibili a causa dell'irrelevanza dei risultati sulla circolazione ferroviaria, che con tutta evidenza non trae nessuna apprezzabile ricaduta dagli interventi in questione, soprattutto per quanto riguarda l'utenza pendolare, turistica e per il trasporto delle merci.

Eguale irrilevanti sarebbero le ricadute della variante di Latisana, che pur non presente in questo progetto è compresa negli investimenti previsti dal "Contratto di Programma 2017/21" e nel suo aggiornamento 2020/21. L'intervento, presentato alla IV Commissione Regionale (FVG) il 23-04-2020 e dal costo stimato di 233.000.000€, per le sole opere ferroviarie, è stato oggetto di altri confronti e discussioni in sedi istituzionali regionali e locali, registrando una condivisa contrarietà chiaramente espressa anche dall'o.d.g. approvato nel Consiglio Comunale di Latisana del 16-06-2021.

Una generale e ampia contrarietà è stata espressa anche dalla Comunità di Latisana, dando origine all'impegno del "Comitato Civico", in rappresentanza del quale si propongono queste osservazioni.

Nello specifico del progetto presentato da RFI, come rilevato in premessa, sono sostanzialmente assenti o insignificanti le ricadute dell'intervento per i treni di materiali attualmente circolanti in rango A-B-C che sono, e si stima lo saranno anche in futuro, la quasi totalità del trasporto circolante sulla linea TS-VE e generalmente nella Regione FVG.

Anche per i materiali circolanti in rango P il risparmio del tempo di percorrenza sarebbe pressoché nullo o al massimo di alcune decine secondi a seconda del binario percorso, posto che si danno per scontate la fermate d'orario degli stessi non solo a TRIESTE AIRPORT (Ronchi dei Legionari) e a TRIESTE CENTRALE, ma anche in altre significative località poste lungo la tratta TS-VE. Un tanto si ipotizza tenuto conto che l'utenza dei treni a "lunga percorrenza" garantita dalla sola stazione di Trieste e dalla fermata di Trieste Airport, non solo non pare adeguata e sostenibile nei numeri, ma in maniera si fatta il servizio avrebbe scarsissima ricaduta sull'offerta di trasporto in Regione.

A queste sintetiche osservazioni generali si aggiunga il fatto che la proposta di RFI non comprende, come invece dovrebbe essere e come evidenziato anche dal Consiglio S.L.P., né alcuna alternativa progettuale oltre a quella analizzata, né una pur sintetica analisi dei costi e dei benefici conseguibili dalla sua realizzazione.

La mancanza di entrambe, se non voluta appare poco comprensibile, visto che perlomeno in un caso un'alternativa alle scelte del progetto in esame era stata ipotizzata, anche se non approfondita, da RFI nell'illustrazione del progetto di "Potenziamento e Velocizzazione del collegamento Venezia Mestre – Trieste" alla IV Commissione Regionale Trasporti, avvenuta nella riunione del 23-04-2020 nella sede della Regione FVG.

Nel caso della variante sul fiume Isonzo ad esempio, in quella sede era menzionata una così detta **ipotesi 2 "che mantiene i ponti in acciaio esistenti e adegua i rilevati di approccio"** (cit. documento presentato alla IV Commissione Regionale), che intervenendo probabilmente sul solo ponte del binario pari (a dx direzione Trieste) consentiva di raggiungere comunque l'obiettivo di una adeguata velocizzazione della linea, con costi sicuramente e enormemente inferiori a quella in esame.

Un tanto si desume dalla visione del documento illustrato alla Commissione Regionale dove erano sommariamente indicati, elemento non presente nella documentazione esaminata, i costi dell'intervento previsti nell'ipotesi 1 di rifacimento di entrambe i ponti, costi che assommavano a ben **196.000.000€**.

Se indicati, i costi dell'ipotesi 2 avrebbero immediatamente reso evidente la convenienza di questa soluzione, considerata l'enormità dei costi dell'ipotesi 1 rispetto agli irrilevanti risparmi di percorrenza derivanti dalla sua eventuale realizzazione.

Applicando pur in maniera molto schematica una analisi dei costi/benefici, non si può non osservare che appaiono molto deboli se non inesistenti anche le ragioni dell'intervento di Portogruaro il cui costo, come illustrato sempre da RFI nella già citata riunione della IV Commissione Regionale Trasporti della Regione F.V.G., risulterebbe di circa **49.000.000€**.

Portogruaro, come è facilmente rilevabile, attualmente e si immagina anche per il futuro, è sede di fermata della quasi totalità dei treni effettuanti servizio viaggiatori.

L'intervento di rettifica della linea ricadrebbe quindi per buona parte nel tratto in cui i treni viaggianti in rango B, C e anche in P, sono in fase di avvio o di frenatura per effettuare la fermata a Portogruaro, sostanzialmente vanificando l'ipotetico recupero dovuto alla "velocizzazione" della linea o riducendolo a pochi secondi; nessun effetto si avrebbe sui treni circolanti in rango A.

La modestia degli incrementi di velocità conseguenti all'intervento, a fronte del suo rilevante costo, si desumono con chiarezza anche dalle tabelle 8 del "PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA" che rappresentano gli scenari inerziale e con variante.

Analoghe considerazioni andrebbero fatte anche per l'ipotizzata "Variante di Latisana" che, pur se non presente nel progetto in valutazione, è parte del già citato "Contratto di Programma 2017/21" così come aggiornato.

Infatti, se in generale si evidenzia la completa mancanza di una accettabile valutazione dei costi- benefici del progetto presentato, che misuri l'efficacia degli interventi proposti e la loro ricaduta anche economica rispetto al raggiungimento dell'ipotetico e illusorio obiettivo dichiarato: un risparmio di 30 minuti sui tempi di percorrenza sull'intera tratta TS-VE, lo stesso si rileva anche rispetto alla ipotizzata "variante di Latisana", così come presentata in Commissione Viabilità della Regione FVG (a cui è stato presentato un recupero totale di 16/20 minuti comprensivi di tutti gli interventi, potenziamento, varianti inclusa anche quella di Ronchi-Aurisina).

Non vi è infatti alcuna spiegazione su come la stessa possa influire sull'obiettivo previsto, posto che non si ritiene in alcun modo accettabile e credibile l'ipotesi che la futura programmazione dei treni a media e lunga percorrenza escluda per Latisana la fermata d'orario.

Una tale ipotesi sarebbe in palese contrasto con gli interessi del territorio e smentirebbe con gli obiettivi stessi del progetto, negando i servizi ad una potenziale utenza che in particolare nel periodo estivo è rappresentata dai milioni di presenze turistiche a Lignano e Bibione.

A questa già rilevante mancanza, si aggiunga l'assenza di una seppur minima valutazione sull'impatto che le rilevanti e abnormi opere infrastrutturali previste per l'attraversamento avrebbero sull'abitato di Latisana e sulle zone urbanizzate limitrofe al centro attraversate dai viadotti, sul territorio circostante e in particolare sulle aree golenali del Tagliamento.

Con tutta evidenza saremmo di fronte a una pesante devastazione del territorio, con conseguenti negativi e rilevanti risvolti ambientali, urbanistici, turistici, socio-economici e sulla salute e benessere umano, in nessun modo sostenuta e giustificata da una credibile dimostrazione delle ricadute di un intervento dal costo valutato di **oltre 230.000.000€**, rispetto agli inesistenti benefici, alla sua utilità per l'ambiente e per il territorio regionale fa sì che si possa esprimere un parere negativo sul progetto in quanto, a nostro avviso, risulta inutile.

Ciò premesso, relativamente alla procedura di valutazione d'impatto ambientale (VIA) ai sensi dell'art. 23 e seguenti del D.Lgs. n. 152/2006 e di valutazione d'incidenza (VINCA), ai sensi dell'art. 5 del DPR n. 357/1997, si osserva che il progetto non definisce, come evidenziato anche dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, gli elementi minimi di valutazione e le eventuali ipotesi progettuali alternative **compresa l'ipotesi zero**, mancando una pur sommaria indicazione dei costi del progetto e l'incidenza per ciascuno dei lotti di intervento, delle ricadute degli interventi sul territorio in termini di ambiente, di paesaggio, di consumo del suolo e più in generale sulla qualità della vita delle persone insediate.

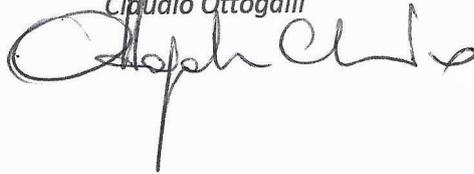
Nonostante il progetto in esame non dichiari il costo delle opere così come evidenziato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, si ritiene che la previsione di spesa di **quasi 500.000.000€**, così come rappresentata, in IV Commissione Regionale il 23-04-2020, sia ingiustificabile a fronte di una riduzione di qualche minuto nei tempi di viaggio dei soli treni a lunga percorrenza (senza alcun vantaggio per tutte le altre tipologie di trasporto su rotaia). Se tutto ciò non fosse sufficiente, alla proposta si devono

aggiungere gli impatti che le opere, soprattutto per la Variante di Latisana, avrebbero sul sistema urbano, paesaggistico, infrastrutturale economico e sociale, minimamente presi in considerazione dallo studio di fattibilità.

Fiduciosi riguardo alla attenta valutazione di quanto esposto, si coglie l'occasione per porgere distinti saluti.

Il Presidente del Comitato

Claudio Ottogalli

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Claudio Ottogalli', written in a cursive style.

Claudio Ottogalli