

Alla c.a. Ing. Carlo Di Gianfrancesco responsabile del procedimento di cui all'oggetto,
con la presente il sottoscritto Consigliere Regionale del Friuli Venezia Giulia inoltra le osservazioni che si allegano unitamente alla presente, in merito alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale n. 7842 " *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. Progetto di fattibilità tecnico economica*".

Richiamando la mia pec del 12 gennaio 2022, rimasta inevasa, rimanendo a Vs completa disposizione per ogni e qualsiasi chiarimento, colgo l'occasione per inviare i più cordiali saluti

Cristian Sergo

Consigliere Regionale

Friuli Venezia Giulia.

**Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a
procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale**

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Il Sottoscritto **CRISTIAN SERGO** Consigliere Regionale Regione Friuli Venezia Giulia

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al Progetto denominato

“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

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti di **carattere generale** (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, **aspetti procedurali**)
- Aspetti **programmatici** (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di **pianificazione/programmazione territoriale/settoriale**)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Aspetti socio – economici (**analisi costi – benefici**)

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Ambiente idrico
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

1) **TERMINI PER LA PARTECIPAZIONE DEL PUBBLICO:** secondo il proponente la presente procedura di Valutazione d'impatto ambientale è stata avviata e “ai sensi dell'art.24 comma 3 del D.Lgs.152/2006, **entro il termine di 30 (trenta) giorni** dalla data di pubblicazione dell'avviso della presentazione dell'istanza per l'avvio del procedimento di valutazione di impatto ambientale **chiunque abbia interesse può prendere visione del progetto e del relativo studio ambientale, presentare in forma scritta proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi**”.

In realtà il richiamato **comma 3 dell'art. 24 del TUA** prevede che "entro il termine di **60 giorni**, ovvero **30 giorni per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis**, dalla pubblicazione dell'avviso al pubblico di cui al comma 2, **chiunque abbia interesse può prendere visione, sul sito web, del progetto e della relativa documentazione e presentare le proprie osservazioni all'autorità competente, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi**".

Si specifica che i progetti di cui al comma 2 bis dell'art. 8 del TUA sono da considerarsi quelli "compresi nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), quelli finanziati a valere sul **fondo complementare** nonché i progetti attuativi del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC)".

Non trovando riscontro in documentazione ufficiale circa la presenza di questo progetto in quelli previsti dal comma 2bis dell'art. 8 sopra richiamato **si ritiene che il periodo per presentare le osservazioni in tale procedura sia di 60 giorni e non 30**, così come **inizialmente pubblicato** e riportato **anche sul sito del MITE** dove sono contenuti i documenti relativi al procedimento in esame.

Conferme di quanto sostenuto si ottengono analizzando gli **interventi presenti nell'Allegato IV della legge 108/2021**, che contiene le **dieci opere strategiche nazionali, finanziate dal Pnrr** e votate dal Parlamento, per le quali è prevista una procedura speciale di valutazione e approvazione, tra cui **non compare quello in esame**.

Non facendo parte dei progetti previsti nel **PNIEC** non rimarrebbe che il **Fondo Complementare** al PNRR, ma anche nel Decreto-Legge n. 59 del 2021, che prevede le opere ferroviarie da finanziare con tale Fondo, **non vi sono le opere oggetto di valutazione**.

Ulteriori conferme si trovano nel **contratto di programma investimenti** stipulato tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture lo scorso novembre 2021 nel quale alla voce "**Potenziamento Venezia – Trieste completamento**" (tra cui i previsti **interventi infrastrutturali su linea storica; varianti Portogruaro - Isonzo ora in esame**) i finanziamenti previsti sinora stanziati sono pari a 31,61 milioni di cui 21,62 in capo al MEF 9,99 in capo ad "altri" enti e **zero con i fondi del PNRR**.

Infine, si ricorda **l'abrogazione del comma 4 dell'art 34** Decreto-Legge 18 ottobre 2012 n. 179, convertito con modificazioni dalla L. 17 dicembre 2012, n. 221 (in S.O. n. 208, relativo alla G.U. 18/12/2012, n. 294), il quale **aveva introdotto nella procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) delle grandi opere, un termine di 30 giorni**.

Pertanto, alla luce di quanto appena esposto, si ritiene che **i giorni per la presentazione delle osservazioni** da parte del pubblico siano **60**.

2) DIBATTITO PUBBLICO: Ritenuto indispensabile che un Progetto di Fattibilità Tecnico Economica di una ferrovia che comporta opere in un tracciato di oltre 30 km di lunghezza e un costo complessivo che potrebbe superare i 500 milioni di euro **non sia approvato senza il necessario confronto** si chiede **l'indizione volontaria di un dibattito pubblico, nelle forme e modalità previste dal** Decreto del presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76. Ai sensi dell'articolo 3, comma 4.

Il DPCM n. 76 descrive il dibattito pubblico come processo di informazione, partecipazione e confronto

pubblico sull'opportunità e sulle soluzioni progettuali di opere.

Un tanto permetterebbe di soddisfare, in questa fase, anche la richiesta avanzata dall'Amministrazione comunale di San Canzian d'Isonzo di una necessaria **"illustrazione pubblica del progetto, data la complessità e la specificità dell'intervento, per una migliore comprensione delle problematiche derivanti e per una doverosa azione di trasparenza"**.

3) ANALISI COSTI BENEFICI si ritiene di non poter esprimere una complessiva valutazione degli impatti ambientali delle opere in quanto il documento **"calcolo sommario della spesa"** (sebbene presentato e agli atti della Commissione Tecnica), è stato secretato e non risulta esser pubblicato sul sito del MITE. Pertanto non è possibile comparare gli interessi da valutare né è dato sapere il valore complessivo delle opere analizzate, né dei singoli interventi previsti.

Questa carenza non permette di poter valutare i costi e i benefici dell'opera, in contrasto con quanto previsto dal DPCM 3 agosto 2012, che attuando l'articolo 8 comma 3 del Decreto Legislativo 29 dicembre 2011, n. 228 ha portato alla successiva redazione delle **"Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche"** il 1 giugno 2017. Come richiamato nell'Allegato I del suddetto DPCM **"i Ministeri garantiscono che soltanto progetti valutati e approvati saranno selezionati per essere finanziati con le risorse di bilancio e l'analisi costi – benefici è utilizzata come principale metodologia per la valutazione degli investimenti pubblici proposti. Qualora non sia possibile quantificare i benefici o misurarli in termini monetari si suggerisce di ricorrere all'analisi costi-efficacia"**.

Si chiede pertanto che venga redatta, o qualora sia già stata eseguita, che venga depositata l'Analisi Costi Benefici o l'Analisi Costi Efficacia.

Chiediamo quantomeno che in assenza delle sopra richiamate pubblicazioni venga presentato un documento in cui siano indicate le cifre dei costi relativi alle singole opere previste dal progetto in valutazione.

4) STUDIO DI TRASPORTO Per poter analizzare gli impatti e i benefici ottenuti dalle opere in esame si lamenta l'assenza di uno **"STUDIO DI TRASPORTO"** aggiornato al 2022, da cui si evinca lo stato reali dei treni in circolazione sulla linea in esame (divisi tra passeggeri, di lunga percorrenza e merci), e la frequenza giornaliera degli stessi (divisa tra giorni feriali e festivi e orari). Un tanto è fondamentale non solo per poter valutare la necessità dell'opera e i benefici attesi, ma soprattutto gli impatti sulle comunità attraversate dalle opere in esame. Tale valutazione dovrebbe tenere in considerazione **l'eventuale** e futura realizzazione della variante Ronchi – Aurisina, tuttora compresa tra le opere del Potenziamento della Linea Ferroviaria Venezia Trieste, nonché gli auspicati benefici a livello di capacità di linea ottenuti con il potenziamento tecnologico della cosiddetta **"FASE 1"**.

Leggendo il **progetto preliminare presentato nel 2013** per la Nuova Linea **AV/AC** Venezia Trieste e nello specifico la **tratta Cervignano – Ronchi, cui la variante sul Fiume Isonzo parrebbe ispirarsi** (per non dire che sembra uno stralcio vero e proprio dello stesso) si evince che il traffico nel 2010 sulla linea fosse di circa **79 treni al giorno** (27 merci, 10 di lunga percorrenza e 42 regionali). A seguito di alcuni interventi (tra cui la sistemazione di Bivio San Polo) il numero di treni sarebbe dovuto aumentare a 122 mezzi complessivi (56 merci, 10 di lunga percorrenza e 56 regionali). Con l'ultimazione dei lavori previsti e una spesa di circa 8

Tabella 14: Numero di treni merci al giorno sulle diverse tratte

| TRENI MERCI AL GIORNO | Capacità 2010 | 2010 BASE | BASSO | | | | MEDIO | | | | ALTO | | | | |
|-----------------------------|------------------|--------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|------|-----|-----|
| | | | 2030 | | 2050 | | 2030 | | 2050 | | 2030 | | 2050 | | |
| | | | TENDENZIALE | INTERVENTO | | | |
| [treni/giorno] | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mestre-Portogruaro | ST | 70 | 4 | 11 | 11 | 20 | 20 | 11 | 11 | 20 | 20 | 11 | 11 | 20 | 20 |
| Treviso-Portogruaro | ST | 32 | 20 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 |
| Portogruaro-Cervignano | ST | 120 | 27 | 46 | 46 | 20 | 20 | 46 | 46 | 20 | 20 | 46 | 46 | 20 | 20 |
| Cervignano-Monfalcone | ST | 120 | 21 | 50 | 50 | 20 | 20 | 50 | 50 | 20 | 20 | 50 | 50 | 20 | 20 |
| Monfalcone-Bivio D'Aurisina | ST | 80 | 40 | 82 | 82 | 20 | 20 | 82 | 82 | 20 | 20 | 82 | 82 | 20 | 20 |
| Bivio D'Aurisina-Trieste | ST | 100 | 46 | 71 | 71 | 20 | 20 | 71 | 71 | 20 | 20 | 71 | 71 | 20 | 20 |
| Bivio D'Aurisina-Opicina | ST | 120 | 28 | 31 | 31 | 50 | 49 | 31 | 31 | 50 | 49 | 31 | 31 | 52 | 51 |
| Opicina-Divača | 26 | 120 | 28 | 31 | 31 | 50 | 49 | 31 | 31 | 50 | 49 | 31 | 31 | 52 | 51 |
| Monfalcone-Udine | ST | 60 | 34 | 37 | 37 | 50 | 50 | 37 | 37 | 50 | 50 | 37 | 37 | 50 | 50 |
| Cervignano-Udine | ST | 32 | 6 | 36 | 36 | 62 | 60 | 36 | 36 | 60 | 61 | 36 | 36 | 60 | 150 |
| Pordenone-Udine | ST | 60 | 47 | 59 | 59 | 50 | 50 | 59 | 59 | 50 | 50 | 59 | 59 | 50 | 50 |
| Udine-Tarvisio | ST | 200 | 91 | 128 | 128 | 155 | 164 | 128 | 128 | 164 | 180 | 128 | 128 | 167 | 202 |
| Mestre-Portogruaro | Q | | | | | 43 | 50 | 0 | 0 | 55 | 65 | 0 | 0 | 118 | 240 |
| Portogruaro-Cervignano | Q | | | | | 80 | 86 | 0 | 0 | 91 | 131 | 0 | 0 | 154 | 276 |
| Cervignano-Monfalcone | Q | | | | | 53 | 60 | 0 | 0 | 66 | 114 | 0 | 0 | 143 | 204 |
| Monfalcone-Bivio D'Aurisina | Q | | | | | 98 | 105 | 0 | 0 | 111 | 164 | 0 | 0 | 195 | 300 |
| Bivio D'Aurisina-Trieste | Q | | | | | 67 | 76 | 0 | 0 | 81 | 136 | 0 | 0 | 164 | 333 |

Come si evince dai grafici, c'è una sostanziale differenza nei numeri presenti nello stesso progetto tra lo scenario 2050 della Tavola 5 (anno 2013) con la realizzazione della linea AV/AC che prevedevano un traffico di 206 treni al giorno (di cui 134 merci) e la successiva Tabella n. 14. In quest'ultima sulla tratta Cervignano-Monfalcone, non realizzando alcun intervento e quindi mantenendo la linea esistente, ci sarebbe stato un incremento da 21 a 50 treni merci al giorno. Sempre nella Tabella 14 si riportava che grazie agli interventi miliardi i treni merci che avrebbero attraversato l'Isonzo sarebbero potuti esser 294, sempre nello scenario più ottimistico di vero e proprio boom del traffico ("Alto con Intervento", l'unico che secondo l'analisi costi benefici sarebbe risultato economicamente e socialmente sostenibile a fronte del costo dell'opera).

Sui numeri dei treni previsti sulla tratta, a seguito dei lavori della linea AV/AV Venezia Trieste, si era già espresso in passato il Consiglio Comunale di San Canzian d'Isonzo con Delibera n. 45 del 26 settembre 2013 in merito all' "Analisi del traffico, domanda di trasporto e priorità degli interventi" con la quale riteneva che "La Tavola 1 dell'Allegato L344 01 R 16 SD SA010X 002 A (Configurazioni Infrastrutturali), indica nell'anno 2035 il collegamento tra Bivio D'Aurisina e Trieste. La fase funzionale 6, con il quadruplicamento della linea Bivio D'Aurisina – Trieste, prevede un incremento della capacità di trasporto ferroviario merci da e per il porto di Trieste, da 800.000 TEU (fase funzionale 1) a 2.400.000 TEU, come indicato nella tabella "Analisi Trasportistica – Scenari di Sviluppo – Fasi funzionali – Origine – Destinazione Traffico Merci" allegata al progetto. Lo sviluppo futuro per il porto di Trieste, confermato dall'Autorità Portuale, prevede il raddoppio del Molo VII, terminale dedicato ai contenitori, per cui la capacità di

*movimentazione delle merci sarà raddoppiata dagli attuali 450.000 TEU fino ad 1 milione di TEU. **I dati di cui sopra evidenziano in modo inconfutabile che il progetto in esame, che prevede il collegamento tra il Bivio D'Aurisina e Trieste, con la costruzione del raccordo ferroviario AV/AC in galleria sul Carso Triestino, non trova nessuna giustificazione né logica né tecnica, sia dal punto di vista del trasporto merci sia punto di vista del trasporto passeggeri***".

Il Porto di Trieste ha raggiunto e superato gli obiettivi dell'Unione europea che stabiliscono una quota di cargo ferroviario del 30 per cento entro il 2030 e del 50 per cento entro il 2050 e prendendo in considerazione il 2019, anno precedente alla Pandemia, ha movimentato 16.930.728 di tonnellate di merci varie in container e Ro-Ro, in sensibile calo rispetto ai 17.776.259 di tonnellate del 2018 (Dati Regione in Cifre FVG ed. 2021). Nel 2011 erano state 13.907.531 con un incremento del 28% in 8 anni. Per quanto riguarda la **lavorazione dei treni si tenga presente che con la chiusura della Ferriera di Trieste sono venuti meno i circa 1.500 treni che servivano l'impianto della Siderurgica Triestina** fino al 2019 e recentemente è stato annunciato il ritiro del progetto di un nuovo laminatoio nel Comune di Muggia.

Secondo i piani dell'Autorità di Sistema Portuale Alto Adriatico dovrebbero essere movimentati dal Porto di Trieste dopo tutti gli investimenti previsti nell'infrastruttura (vedasi Intervista al Presidente dell'ADSP visionabile al seguente indirizzo:

<https://www.themeditelegraph.com/it/transport/ports/2016/11/24/news/d-agostino-trieste-salira-a-20-mila-treni-l-anno-1.38159515>) che porteranno a movimentare **20 mila treni l'anno**, ovvero una media di 54 treni al giorno. Anche ammettendo che il porto di Trieste lavori (in futuro) solo dal lunedì al venerdì, non si supererebbero i 75 treni al giorno (non raggiungendo la saturazione della linea Ronchi – Bivio Aurisina, accreditata da RFI, prima del potenziamento tecnologico di una capacità di 80 treni merci, su cui non finiscono comunque tutti i treni movimentati nel Porto di Trieste).

Motivo per cui recentemente intervistato in una nota TV locale il **Presidente dell'ADSP Zeno D'Agostino** ha ribadito che la prevista **"variante Ronchi – Aurisina" non è una priorità per il Porto di Trieste**.

Si rileva in questa sede che nella sopra richiamata tabella 14 risalente al 2012 si ipotizzavano, come evidenziato in rosso, **766 passaggi di treni merci** sulla linea Bivio d'Aurisina – Trieste: questi dati non trovano giustificazione in alcuna previsione di sviluppo del territorio.

Si chiede pertanto l'integrazione documentale con l'aggiornamento tali dati (in parte evidenziati nella tabella 2 della **"relazione tecnica di esercizio"** allegata in questo procedimento) e soprattutto le **previsioni di traffico** al giorno d'oggi, anche alla luce della definitiva rinuncia del progetto AV/AC, per poter analizzare il potenziamento della linea Venezia-Trieste, essendo questo il primo dei progetti che vengono sottoposti a valutazione ambientale dal 2014 anno in cui si è ipotizzato questo tipo di interventi.

I nuovi dati permetterebbero di giustificare, o meno, l'opera e la sua necessità, permettendo, altresì, di poter valutare gli impatti della variante sul Fiume Isonzo e dei 294 convogli merci ipotizzati nel 2012 (o quelli che ci si attende oggi per i prossimi venti o trent'anni) che passano a pochi metri dalle case ogni giorno (e notte). A questi treni merci si devono sommare i 16 treni a lunga percorrenza e i 56 regionali previsti dagli studi trasportici del 2010, per un totale di 366 treni.

Per quanto riguarda la ripartizione nell'arco della giornata (ore diurne dalle 6:00 alle 22:00 e notturno dalle

22:00 alle 6:00) non sappiamo se considerare quella presentata da RFI in altri progetti (vedasi progetto preliminare **Raddoppio Udine-Cervignano**), in cui si ipotizzava che il 50% dei treni merci nessuno dei treni regionali e solo il 10% dei treni a lunga percorrenza circolino di notte (che ci sembra più realistica), oppure quella presentata nella "**relazione tecnica di esercizio - 2021**", laddove il modello di esercizio di progetto prevede che il 41% dei treni merci, il 38% dei treni regionali e il 21% dei treni lunga percorrenza circolino nelle ore notturne (22:00 – 6:00 e sulla quale esprimiamo più di qualche perplessità).

Nel primo caso il quadro avrebbe dovuto prevedere nello scenario più ottimistico dal punto di vista dello sviluppo dei traffici (ovvero di 294 treni merci al giorno) 147 treni merci più 2 treni a lunga percorrenza in transito dalle 22:00 alle 6:00 (un convoglio ogni 3,2 minuti), mentre i restanti 217 treni (di tutte le categorie) sarebbero passati dalle 6:00 alle 22:00, quindi uno ogni 4,4 minuti.

Nel secondo caso, stante a quanto riportato nella relazione tecnica di esercizio i treni che attualmente attraversano la linea sarebbero durante le ore "diurne" 54 regionali, 13 di lunga percorrenza e 39 merci. Una media di un treno ogni 9 minuti. Invece, nelle ore "notturne" sarebbero 5 regionali, 7 di lunga percorrenza e 15 merci. Una media di un treno ogni 17 minuti). Una volta completato il progetto, lo scenario prevede un aumento dei treni in transito che diventano nelle ore "diurne" 35 regionali (meno 19 mezzi), 19 di lunga percorrenza (più 6) e 40 merci (**più 1**). Nelle ore "**notturne**" passerebbero 21 treni **regionali (più 16 mezzi)**, 5 di lunga percorrenza (meno due) e 28 merci (**più 13**).

Come già anticipato non comprendiamo l'aumento considerevole dei treni regionali nelle ore notturne. per cui anche in questo caso si chiede di valutare l'attendibilità dei dati forniti (e possibilmente di giustificarne le previsioni). Inoltre si evidenzia come **l'aumento del traffico merci** (ipotizzato a seguito dello sviluppo dei traffici del Porto di Trieste) **viene di fatto a interessare la linea solamente nelle ore notturne.**

La linea Cervignano-Monfalcone come riportato nella Tabella 14 allegata nei progetti del 2012 "**numero di treni merci al giorno sulle diverse tratte**" è accreditata di poter far transitare 120 treni merci nelle 24 ore. I lavori di **potenziamento tecnologico** che stanno interessando la linea dovrebbero aumentare la sua **capacità del 25%**.

In ogni caso **lo scenario di progetto prevede un massimo di 68 treni merci** che transiteranno: praticamente **la metà dell'attuale capacità ferroviaria della linea Cervignano – Monfalcone.**

Questo numero (68) è anche superiore al numero dei treni merci che, come visto in precedenza, dovrebbero esser movimentati nel Porto di Trieste in futuro, per cui è necessario capirne la provenienza.

5) IMPATTO ACUSTICO: fermo restando quanto già riportato, si pone l'attenzione sul documento "LOTTO 4: **Mappe acustiche post mitigazioni periodo diurno e notturno**": nell'abitato di Pieris (via Rebez) le mappe **evidenziano come di notte – anche a fronte di tutte le mitigazioni poste in essere - un intero quartiere avrà rumori superiori ai 50 db**, impatto acustico evidentemente notevole se consideriamo la frequenza di treni ipotizzata in precedenza, cioè **un treno ogni tre minuti**. Il tutto nonostante la prevista installazione di barriere antirumore alte 8 metri. Va detto che le opere in progetto rappresentano una situazione migliorativa dal punto di vista acustico rispetto all'opzione zero (atteso che in tutti questi anni non sono state installate barriere di alcun tipo), ma apparentemente non risolutiva, a cui si aggiungono tutte le problematiche legate alla presenza di un muro di oltre otto metri e pertanto si ravvede la necessità di

rivedere la soluzione individuata o di considerare ulteriori opere mitigative e compensative. Il problema delle barriere architettoniche, così come quello del superamento dei passaggi a livello che tanti disagi causano sia ad automobilisti sia ai pendolari che utilizzano il treno è un problema diffuso su tutto il territorio regionale, pertanto si chiede di stralciare questi interventi puntuali dalle “grandi opere” e di realizzarli subito con singoli appalti, strumenti sicuramente più veloci e immediati per risolvere problematiche sospese da anni considerati anche i numerosi finanziamenti pubblici già stanziati per la loro realizzazione.

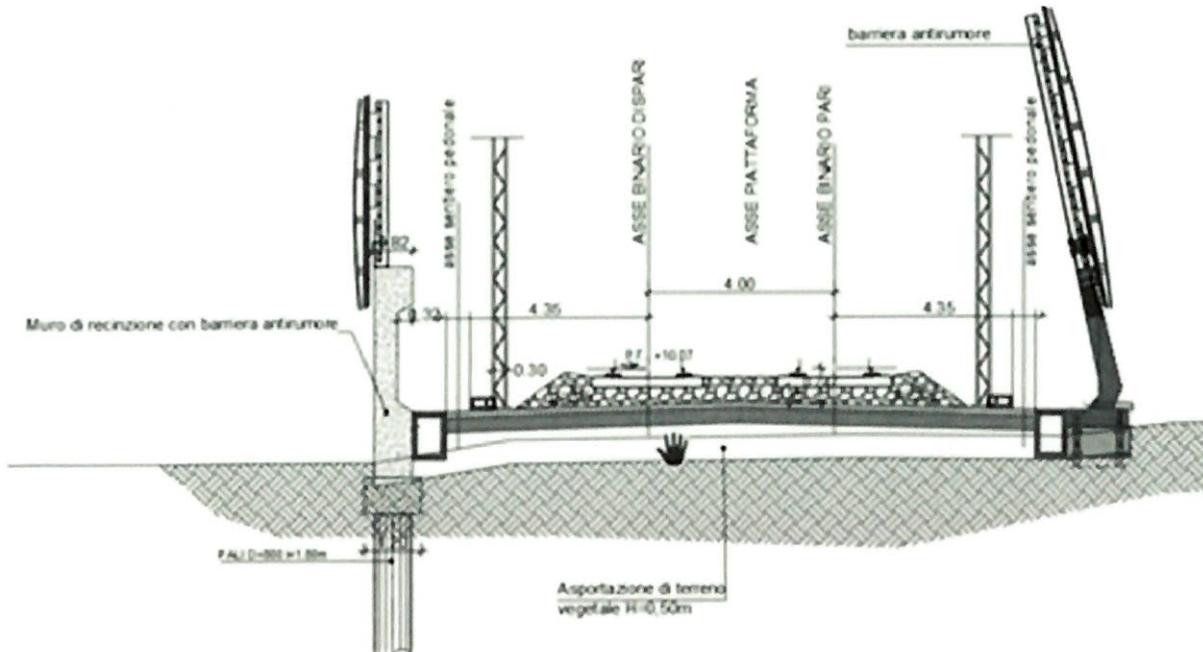
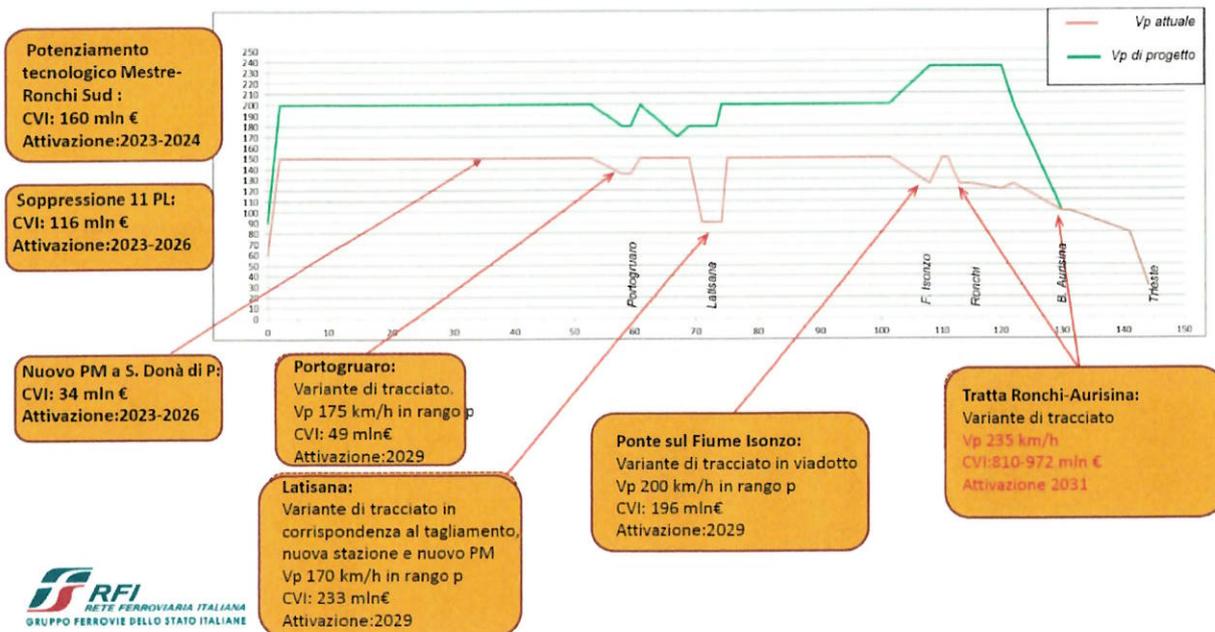


Figura 45: sezione tipo in rilevato in corrispondenza della ex stazione di Pieris

6) VELOCIZZAZIONE: sulla velocizzazione, notiamo che grazie all'intervento in progetto i treni a lunga percorrenza riusciranno a recuperare “ben” 44 secondi sulla tratta Venezia Mestre – Trieste Airport, mentre per i regionali il risparmio effettivo previsto è di “ben” 35 secondi. Considerati quindi di fatto nulli i vantaggi per i passeggeri si rinnova la necessità di poter conoscere il calcolo, ancorché sommario, della spesa, per poter considerare gli effetti e gli impatti delle opere progettate. Nella documentazione depositata dai tecnici di RFI responsabili della progettazione delle opere in esame presso la IV Commissione del Consiglio regionale nell'aprile 2020, si ipotizzava una velocità massima della linea ferroviaria di 230 km/h tra Ronchi e Monfalcone, all'altezza della Fermata denominata Trieste - Airport (entrata in funzione successivamente agli studi del 2012).

Vedasi successiva slide n. 66 che riportava sia le velocità di progetto che i costi sommari delle opere, oggi secretati.

Confronto fra scenario attuale e situazione a regime con Variante Ronchi-Aurisina



66

La stessa Fermata di Trieste Airport è considerata strategica dalla Regione Friuli Venezia Giulia e dovrebbe diventare HUB regionale per il trasporto intermodale dei cittadini e pertanto **fermata quasi obbligata per tutti i treni passeggeri**. L'ipotizzata **velocità massima** rimane pertanto **sulla carta** dovendo i treni rallentare la propria corsa, fermarsi e ripartire.

Stessa cosa avviene anche con la **variante di Portogruaro**, laddove nel "**relazione tecnica di esercizio**" per analizzare gli effetti della velocizzazione e la riduzione dei tempi di percorrenza si prende in considerazione un treno a lunga percorrenza che si ferma unicamente a Portogruaro (120 secondi) e che quindi non può sfruttare l'aumento della velocità massima progettata dovendo rallentare e accelerare proprio nei pressi della variante e della Stazione. Si chiede pertanto di valutare con attenzione la necessità di investire denari pubblici per non ottenere alcun beneficio in termini di riduzione di tempi di percorrenza.

Parimenti, per quanto riguarda il Lotto 4 essendo il principale obiettivo dichiarato nelle "**relazione generale descrittiva**" (I Z 0 4 0 0 R 0 5 R G M D 0 0 0 1 0 1 B) quello di incrementare le prestazioni della linea in termini di velocità ($V = 200 \text{ km/h}$), si valuta di considerare anche in questa occasione la vicinanza della variante sul Fiume Isonzo alla fermata di Trieste Airport e la necessità di avere una linea a 200 km/h che dovrà essere attraversata con i treni in accelerazione o in rallentamento da e verso Trieste Airport.

Nulla cambierebbe per i treni regionali o per i treni merci per quanto riguarda l'aumentata velocità di percorrenza, attese le limitazioni di velocità degli stessi.

Probabilmente tenendo conto di queste considerazioni la "**relazione generale descrittiva**" riporta dati circa la velocità di tracciato (160 km/h).

quote esistenti. Nella tabella seguente sono riassunte le caratteristiche principali del tracciato:

| | |
|----------------------------|------------------|
| Sviluppo variante | lunghezza 4745 m |
| Interasse binari | 4 metri |
| Velocità di tracciato | 160 km/h |
| Raggio planimetrico minimo | 1260 metri |
| Sopraelevazione massima | 15 cm |

7) VARIANTE SUL FIUME ISONZO atteso il consistente investimento previsto (che nonostante sia stato secretato il **"calcolo sommario della spesa"** si può ipotizzare sia rimasto lo stesso presentato nell'aprile 2020 al Consiglio Regionale del Friuli Venezia Giulia e riportato nella sopra richiamata "slide 66", ovvero pari a 190 milioni di euro) si evidenzia come nella **"relazione generale descrittiva"** si sostiene che **"Il progetto ha l'obiettivo di incrementare le prestazioni della linea in termini di velocità (V = 200 km/h rango "P") attraverso una variante di tracciato, a doppio binario, che attraversa l'alveo del fiume Isonzo in un nuovo viadotto. Questa soluzione oltre a garantire l'incremento di velocità prefissata (V = 200 km/h rango "P") consente di migliorare le condizioni attuali oltrepassando le aree ad elevata pericolosità idraulica in viadotto con franchi idraulici adeguati"**. Purtroppo oltre alla velocizzazione non vengono fornite sufficienti giustificazioni per l'installazione di dieci piloni nell'alveo fluviale, considerato che al momento i ponti che sostengono i binari ne hanno sei. Si evidenzia che anche qualora si intervenga davvero per superare le problematiche idrauliche connesse all'attraversamento secondo i proponenti **"non è prevista in questa fase la demolizione del rilevato ferroviario esistente, né è prevista la demolizione di fabbricati di rilievo"** il che comporterà la realizzazione di ulteriori dieci piloni in alveo (oltre a quelli esistenti e a quelli del viadotto stradale).

Nelle relazioni del LOTTO 4 **non si tiene conto delle possibili soluzioni alternative**, né l'opzione zero, né quella di mantenere i ponti in acciaio e adeguare i rilevati di approcci.

8) VARIANTE DI LATISANA e localizzazione della SSE nel Comune di Latisana. Abbiamo accolto con favore il **recepimento delle osservazioni dei Deputati e dei Senatori della Repubblica** che in merito all'approvazione dell'aggiornamento del contratto di programma investimenti nelle sedute del 24-25 ottobre 2018 delle commissioni parlamentari hanno formulato la seguente osservazione: **"Per la variante di Latisana si suggerisce di valutare attentamente l'opportunità di costruire un nuovo ponte sul Fiume Tagliamento, viste le numerose esondazioni registrate negli ultimi anni che hanno costretto la Regione a ripetuti interventi di adeguamento e messa in sicurezza, e la funzionalità di costruire la nuova Stazione di Latisana in una zona fuori dal centro abitato"**. Il recepimento dell'osservazione si deduce dalla **non presentazione** di alcun Progetto di Fattibilità Tecnico Economico inerente a questa variante, ma anche dal fatto che la stessa **non ricompare nell'elenco dei lavori** direttamente o indirettamente collegati a quelli in oggetto. Vedasi per conferma pagina 11 della **"Relazione Generale Descrittiva"** laddove vengono riportati gli interventi articolati in fasi funzionali del **Potenziamento della Linea Venezia Trieste**: in questo elenco compare il progetto relativo alle varianti oggetto della presente procedura nella **"Fase 3"** mentre nella **"Fase 4"** compare la sola realizzazione della **"Variante Ronchi – Aurisina"** e anche nell'ulteriore e successiva fase di lungo periodo **"Fase 5"** si prevede solo il **"Ripristino «linea dei bivi» della cintura di Mestre"**. Neppure

nell'elenco degli **"interventi correlati"** al presente PFTE viene citata la "Variante di Latisana". Nonostante questo, in una recente audizione in Consiglio Regionale i tecnici di RFI intervenuti hanno parlato di **"temporanea sospensione"** della progettazione della "Variante di Latisana". Qualora davvero non sia definitivamente accantonata l'idea di realizzare una variante nel Comune di Latisana, ancorché diversa e alternativa a quella presentata in sede di Consiglio Regionale del Friuli Venezia Giulia il 23 aprile 2020, si ritiene che la progettazione e la **realizzazione della nuova variante e della SSE** in Comune di Latisana debbano essere **contestuali**. Un tanto eviterebbero che decisioni prese in questa sede possano compromettere future scelte inerenti la realizzazione della eventuale variante nel Comune stesso. Viceversa **la conferma della realizzazione SSE di Latisana** in questa procedura, nella zona dove è prevista dal presente PFTE, va intesa come **scelta definitiva della "opzione zero"** da parte dei proponenti, come si evince proprio dalla relazione generale descrittiva di cui sopra che non cita alcuna variante in questo Comune.

Conclusioni

Per tutto quanto esposto si ritiene indispensabile che un Progetto di Fattibilità Tecnico Economica di una ferrovia che comporta opere in un tracciato di oltre 30 km di lunghezza e un costo complessivo che potrebbe superare i 500 milioni di euro non possa essere approvato senza il necessario confronto con i cittadini e pertanto si chiede l'indizione volontaria di un dibattito pubblico, nelle forme e modalità previste dal Decreto del presidente del Consiglio dei Ministri 10 maggio 2018, n. 76. articolo 3, comma 4.

Inoltre, considerato che i tempi ristretti di questa procedura (30 giorni) non permettono assolutamente la partecipazione informata dei cittadini, si ribadisce, così come descritto in premessa, l'assoluta necessità di **dilazionare i termini per le osservazioni del pubblico** almeno sino al 10 marzo 2022, **come inizialmente previsto sul sito del MITE** quale "*Termine Presentazione Osservazioni del Pubblico*" (**60 giorni**).

Altresì si richiede di rendere pubblico il documento "**Calcolo sommario della spesa**" o qualora siano state eseguite le **Analisi costi/benefici o Analisi costi/efficacia** per la valutazione dell'opera, come previsto dal DPCM 3 agosto 2012 e dalle "**Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche**" il 1 giugno 2017.

Infine, si ritiene necessario che venga fornito uno **Studio di trasporto** con l'analisi dei traffici attuali e di quelli previsti

Il Sottoscritto dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero della Transizione Ecologica (www.va.minambiente.it).

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 - Informativa sul trattamento dei dati personali

Luogo e data Udine, 11 febbraio 2022

Il dichiarante

