

**Ministero della transizione ecologica**  
**Direzione Generale Valutazioni Ambientali**

via C. Colombo 44. 00147 ROMA

att. Carlo Di Gianfrancesco - [va-5@mite.gov.it](mailto:va-5@mite.gov.it)

e p.c. al Distretto delle Alpi Orientali  
[segreteria@distrettoalpiorientali.it](mailto:segreteria@distrettoalpiorientali.it)

**Oggetto: Osservazioni al progetto Fs Venezia.Trieste**

Come meglio identificato nel seguito, lo scrivente Aldevis Tibaldi, in nome proprio e per conto del Comitato per la Vita del Friuli Rurale che rappresenta nella qualità di Presidente, esprime con la presente le proprie osservazioni nei confronti del progetto di potenziamento della linea Venezia Trieste, comprensivo delle integrazioni introdotte nella versione pubblicata dal Ministero il 9 gennaio u.s.

**Valutazione di metodo. Generalità.**

In proposito non possono tacersi alcune manifeste distorsioni, tali da ritenere improponibile la procedura in atto. Né deve ignorarsi il fatto che, da venti anni a questa parte, dissennati tentativi di imporre soluzioni progettuali aberranti, sono precipitate nel nulla con costi evidentissimi e con una perdita di immagine e credibilità, non solo nei confronti delle popolazioni direttamente interessate, ma anche della Comunità Europea, tanto da aver traslato da Trieste alla piccola Lubiana la funzione di crocevia dei corridoi europei e i relativi finanziamenti.

Ebbene, il presente "progetto di potenziamento della linea Venezia Trieste" è l'ennesima rappresentazione di un abuso di posizione dominante attraverso la sottoposizione a senso unico di alcuni progetti disconnessi e ispirati dalla supposta intenzione di guadagnare una manciata di secondi nella percorrenza da e per la città giuliana. Il cosiddetto "spacchettamento" (alias "tecnica dello spezzatino" secondo il termine che abbiamo introdotto nel corso delle precedenti osservazioni alla TAV) ha in tal modo impedito una visione di insieme, una adeguata valutazione del rapporto costi/benefici, giustificato la esclusione di un dibattito



pubblico, ancorché la necessaria diffusione degli intendimenti delle FS in un territorio in cui le stesse, nonché le Amministrazioni locali, non fanno nulla per scoraggiare le edificazioni abusive nelle fasce di rispetto adiacenti al sedime ferroviario, tali da complicare (o scoraggiare) gli interventi volti a migliorare la sicurezza e il livello prestazionale della linea.

Né pare irrilevante il fatto che la Comunità Europea abbia espressamente vietato ogni forma di spaccettamento e nella fattispecie, nel passato progetto AV-AC Mestre Trieste. Fatto che oltretutto trova analogia di trattamento in seno alla giurisprudenza nazionale, ove ogni progettazione deve essere condotta per tratte funzionali.

La complessità, la peculiarità e la mole degli aspetti coinvolti nelle decisioni o prospettazioni assunte dal progettista e dal proponente stesso, oltre a meritare un tempo superiore al mese assegnato per le osservazioni, avrebbero dovuto comportare il dibattito pubblico, perlomeno nelle forme e modalità previste dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 maggio 2018, n.7; ovvero ai sensi dell'articolo 3, comma 4, ove il medesimo DPCM individua nel Dibattito Pubblico la sede necessaria a garantire i diritti del Cittadino, quali sono stati enunciati dalla Costituzione repubblicana, ovvero sia la partecipazione alle scelte delle possibili alternative che condizionano il suo destino e il suo diritto alla ricerca della felicità, altrimenti affidate a funzionari pubblici che non ne hanno il mandato e forse l'interesse.

A maggior ragione appare sospetta e persino incomprensibile l'odierna prospettazione di una serie di interventi puntuali di cui la cosiddetta "variante di Latisana" è già lettera morta per effetto della coraggiosa iniziativa di un comitato locale e di un ben preciso consigliere regionale, i quali hanno saputo dare contenuti e trovare consensi alla non procedibilità di una variante voluta da FS: inutile, estremamente onerosa, per non dire incongrua rispetto alle finalità ad essa assegnate.

Ebbene, a dispetto della convenuta necessità di escludere la prevista "variante di Latisana", le odierne "integrazioni"

sottoposte al giudizio pubblico non fanno minimamente cenno alla soluzione alternativa; tanto meno la stessa entra nella formulazione della analisi costi/benefici.

Eccezion fatta per le operazioni di messa in sicurezza e per la eliminazione dei passaggi a livello che si condividono appieno, le scelte operate nella odierna versione progettuale non sono in linea con le decisioni assunte a suo tempo dal Commissario Straordinario Bortolo Mainardi, quale espressione del Governo dell'epoca, né dall'ingegner Debernardi, consulente dei sindaci della Bassa su provvista regionale.

Ciò non di meno, le odierne valutazioni e le conseguenti scelte si concentrano sulla tratta Mestre-Ronchi dei Legionari, ma nel contempo presuppongono e postulano, sia pur sommessamente, la realizzazione della tratta Ronchi dei Legionari-Aurisina in galleria, che a dire di FS è ancora in fase di progettazione. Tratta in galleria che, una volta assentita, nulla vieta che possa pretendersi estesa lungo l'Altopiano Carsico sino alla stazione di Trieste. Di ciò si tace, come del resto si tacciono le ripetute decisioni emesse dalla Commissione ministeriale VIA nel 2006 e 2016 con le quali fu sancita in modo inequivocabile la inammissibilità delle gallerie ferroviarie in seno al Carso, e ciò per le intuibili ragioni legate alla presenza delle cavità e della idrologia carsica. Tutto ciò induce a credere che l'odierna, parziale formulazione dei progetti ferroviari, non sia altro che una "testa di ponte", o per meglio dire un "cavallo di Troia", atto a rendere ineluttabile la successiva tratta in galleria e, se non altro, utile a compensare una progettazione decisa nelle segrete stanze, altrimenti irragionevole.

Posto che l'upgrading tecnologico della tratta Mestre-Ronchi Sud è funzionale alla velocizzazione fino a 200 km/h, male si comprende come ciò possa conciliarsi con l'assunto del proponente secondo il quale lo scenario "*è caratterizzato da un significativo utilizzo della modalità ferroviaria, con una quota modale di ~7%, che nella fascia bioraria di punta mattinata risulta prevalentemente orientato a spostamenti di medio-breve raggio (~15 km e ~15 minuti di viaggio)*". Tanto più nel

momento in cui RFI ha preteso di eliminare una serie di stazioni minori.

Altresì male si comprende l'affermazione secondo la quale il potenziamento infrastrutturale della linea Venezia-Trieste include: *"la realizzazione del collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia"*, quando gli annessi diagrammi dimostrano l'inesistenza di percorrenze da Trieste al medesimo aeroporto. In generale resta altresì evidente la sostanziale ininfluenza delle prospettate varianti dal punto di vista dei tempi di percorrenza: 1,5 miliardi per guadagnare 12 minuti, quando con il solo potenziamento tecnologico si recuperano 7". Quanto infine alla potenzialità del trasporto merci relativo al Porto di Trieste, le illazioni si infrangono davanti a quanto operato dal Presidente della portualità, Zeno D'Agostino che ha saputo moltiplicare l'operatività del trasporto ferroviario con la semplice appropriata organizzazione, quindi senza aver bisogno di nuove infrastrutture e a dispetto delle passate errate previsioni di RFI. Analogamente si ha ragione di dubitare degli sviluppi futuri, ovverosia della aleatorietà dell'odierna previsione secondo la quale, dagli odierni 31 treni giornalieri, si passi nel 2031 ai 120 treni merci. Oltretutto, ognuna delle valutazioni prodotte negli odierni elaborati di progetto fa esplicito riferimento a dati non aggiornati, bensì riferiti al 2019.

## **Interventi puntuali**

Sebbene subordinati ai criteri impostativi e procedurali di cui sopra, l'analisi degli interventi puntuali suscita non poche perplessità. In particolare quella relativa all'attraversamento del Fiume Isonzo.

Ebbene sin dalla redazione dello studio di fattibilità del 2016 furono considerate due possibili soluzioni alternative: quella di una variante di tracciato che attraversa l'intero alveo in viadotto, con caratteristiche planoaltimetriche tali da consentire una velocità prossima ai 200 km/ora; ovvero quella che utilizza i viadotti esistenti e con semplici modifiche planimetriche in

ingresso ed in uscita, permette di raggiungere la velocità di 180 km/ora. Ebbene, il proponente ha preferito imporre la prima, sebbene di gran lunga più onerosa delle soluzioni, ben sapendo che in un senso o nell'altro di marcia non avrebbe potuto superare i 180 km/ora per la prossimità della stazione di Ronchi dei Legionari, ovvero di Trieste Airport.

Ciò che pare inaudito è che accanto ai considerevoli costi per la realizzazione del nuovo viadotto e al relativo aggravamento dell'impatto paesaggistico e ambientale, non sia stata considerata la demolizione del preesistente per una presunta, per quanto improbabile e non verificata possibilità che possa avere un qualche valore storico-artistico, o più verosimilmente per l'aggravio dei costi di demolizione.

Stupisce altresì che nessuno abbia messo in conto che nella verifica di compatibilità idraulica non si sia tenuto nel debito conto la maggiorata portata fluviale in conseguenza dell'inevitabile ricollo della falda, ovvero della corrente di subalveo che nell'Isonzo è prevalente e, come tale, verrebbe ostacolata dalle centinaia di pali trivellati di grande diametro posti a sostegno delle decine di piloni del nuovo viadotto.

Relativamente ai pali di cui sopra stupisce che in conseguenza del quanto mai probabile dilavamento in corso d'opera dei fanghi di perforazione sia stata considerata una sola stazione di misura e di caratteristiche non meglio precisate, posta a valle della palificata medesima (A Sup 102) elaborato IZ0400R22NSMA0000104A-1.

Stupisce ancora che non siano state predisposte le raccolte delle acque di prima pioggia e separate da quelle successive per consentire la necessaria depurazione.

Si considera imprescindibile disporre delle analisi dell'ittiofauna allo stato non disponibili. Essendo fondamentale garantire il mantenimento della continuità fluviale durante i lavori e poiché la realizzazione delle isole artificiali da cui realizzare le perforazioni dei pali con i fanghi bentonitici e i relativi getti in calcestruzzo, ogni spandimento può risultare esiziale. Le modalità realizzative delle opere in alveo devono essere accuratamente codificate e

monitorate costantemente onde permettere la sopravvivenza dell'ittiofauna, in particolare quando si sta operando sia all'interno della Riserva Naturale Regionale Foce Isonzo, che a monte della medesima, potendo diffondersi su tutta l'area protetta fino alla foce e all'area a mare.



Distinti saluti Aldevis Tibaldi  
Aldevis Tibaldi

