

Viani Biagina



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E,prot DVA-2011-0009441 del 19/04/2011

Da: WWF Friuli Venezia Giulia [friuliveneziagiulia@wwf.it]

Inviato: lunedì 18 aprile 2011 12.08

A: A: DVA

Oggetto: Osservazioni Wwf su proceduree Via progetto preliminare linea AV/AV Ve-Ts

Allegati: All.3 TAV Ve TS quesito giuridico.pdf; All.1 TAV Ve Ts Lettera di presentazione.pdf; All.2 TAV Ve TS osservazioni integrative ecosistema apr 2011.pdf

Si anticipano via mail gli allegati in oggetto, inviati in data odierna tramite corriere alla Vostra rispettabile direzione.

Cordiali saluti

Lisa Peratoner
Assistente di sezione regionale
WWF Friuli Venezia Giulia
Via Rittmeyer 6
34134 Trieste
Tel. 040 360551/0432 502275



18/04/2011

www.dirittoambiente.net



Diritto all'ambiente[®]
www.dirittoambiente.com
Testata giornalistica on line

**Tutti i Siti della Rete Natura 2000
devono essere considerati aree naturali protette?**

Risponde l'Avv. Valentina Stefutti

DOCUMENTI

2009

informazione

RISPOSTE A QUESITI

Le risposte ai quesiti pubblicati sul nostro sito non hanno alcun valore ufficiale e/o legale e sono redatte per soli fini di dibattito culturale e scientifico, come contributo teorico generale senza pretesa di poter essere considerate esaustive ed ogni riferimento a fatti e realtà specifiche è del tutto casuale.

Domanda: In considerazione della Sentenza della Suprema Corte di Cassazione - Sez. III pen. del 05.01.2000 (22.10.1999), n. 30, con la quale si è affermato che "(...) nella nozione di 'area protetta' (secondo la più recente classificazione operata, ai sensi dell'art. 2, comma 5, della legge n. 394/1991, con deliberazione 02.12.1996 del Ministero dell'Ambiente, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 139 del 17.06.1997) rientrano 'oltre ai parchi (...) le Zone di Protezione Speciale (...) ai sensi della Direttiva 79/409/CEE, le Zone Speciali di Conservazione (...) ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (...)'", gli attuali SIC possono essere considerate "aree protette" o bisogna aspettare la loro designazione in ZSC?

Risposta: (a cura dell'Avv. Valentina Stefutti): I Siti di Importanza Comunitaria, come chiarito sia dalla giurisprudenza di legittimità che dalla giurisprudenza amministrativa (cfr. ex multis CdS - VI - n.797/06, Tar Lazio n.6856/05, Tar Campania n.1755/07) rientrano a pieno titolo nelle aree naturali protette. E questo sia sulla scorta di quanto previsto dalla Deliberazione, recentemente modificata, del Comitato delle Aree Naturali Protette 2 dicembre 1996, sia, in ogni caso, della più consolidata giurisprudenza comunitaria, che è arrivata ad affermarle la tesi, che si ritiene assolutamente pregiata, secondo cui sugli Stati Membri grava l'obbligo di garantire adeguata tutela e protezione a tutte le aree che, ancorchè non formalmente designate, abbiano le caratteristiche per divenire dei SIC, in quanto rilevanti per la conservazione delle specie e degli habitat di interesse comunitario individuati dalla Direttiva 92/43/CEE.

Invero, analogamente a quanto avviene per le Zone di protezione Speciale (ZPS) previste dalla Direttiva "Uccelli", la Direttiva "Habitat" prevede la designazione di Zone Speciali di Conservazione finalizzate alla tutela degli habitat e delle specie contenuti negli allegati I e II. Tuttavia, l'iter disegnato per la designazione delle ZSC risulta essere ben più complesso di quello previsto per le ZPS. Ciascuno stato membro è infatti tenuto ad identificare i siti presenti sul proprio territorio che, come si accennava, risultino essere fondamentali per la conservazione delle specie e degli habitat di interesse comunitario, proponendo alla Commissione Europea una propria lista di Siti di Importanza Comunitaria (pSIC), che in Italia viene effettuata dalle Regioni e dalle Province Autonome.

Tali liste sono state, e vengono, successivamente vagliate della Commissione Europea cui spetta il compito di elaborare l'elenco comunitario dei SIC. La valutazione avviene separatamente per singola regione biogeografica per garantire una adeguata rappresentatività di tutti gli habitat dell'Unione Europea. Una volta che la Commissione Europea ha approvato la lista dei SIC, gli Stati Membri hanno l'obbligo di designarli come ZSC. Nel nostro paese, è previsto che tale designazione debba avvenire per tramite di un decreto del Ministro dell'Ambiente.

© Copyright riservato www.dirittoambiente.com - Consentita la riproduzione integrale in fotocopia e libera circolazione senza fine di lucro con logo e fonte inalterata
E' vietato il plagio e la copiatura integrale o parziale di testi e disegni a firma degli autori - a qualunque fine - senza citare la fonte - La pirateria editoriale è reato (legge 18/08/2000 n° 248)

Le risposte ai quesiti pubblicati sul nostro sito non hanno alcun valore ufficiale e/o legale e sono redatte per soli fini di dibattito culturale e scientifico, come contributo teorico generale senza pretesa di poter essere considerate esaustive ed ogni riferimento a fatti e realtà specifiche è del tutto casuale.



Come si vede, dal momento che da un lato la designazione dei SIC a ZSC per tramite di decreto ministeriale costituisce unicamente un adempimento formale, ed obbligatorio, da parte dello Stato membro, laddove, al contrario, è dall'inclusione nell'elenco comunitario che deriva il riconoscimento, da parte dell'Unione Europea, dell'importanza del sito ai fini della tutela, della conservazione e della protezione delle specie e degli habitat tutelati dalla Direttiva, e che dall'altro le aree che l'Unione Europea classifica come "protette" non possono, sul piano logico ancor prima che sul piano normativo, non essere considerate tali all'interno degli Stati Membri, ne deriva che anche i SIC possano, e anzi debbano, essere considerati a pieno titolo quali aree naturali protette, ma recanti, analogamente a quanto accade per le ZPS, di un regime di protezione specifico ed adeguato, che, come richiesto dall'Unione Europea, nel nostro Paese è stato garantito, sia pur con oltre un decennio di ritardo, dal varo del Dm 17 ottobre 2007 n.184.

Da ultimo, si ricorda che, proprio a tal fine, la precitata Deliberazione 2 dicembre 1996 del Comitato per le Aree Naturali Protette, è stata emendata dalla Deliberazione della Conferenza Stato-Regioni, oggi competente in materia, per tramite della delibera 26 marzo 2008, che la pregresso deliberato ha aggiunto l'art.2-bis (Regime di protezione), che testualmente recita: "Alle aree di cui all'art. 2 della presente deliberazione si applica il regime di protezione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357 e successive modificazioni e integrazioni, al decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 17 ottobre 2007 «Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone speciali di conservazione (ZSC) e a Zone di protezione speciale (ZPS) e ai relativi provvedimenti regionali di recepimento ed attuazione, nonché al decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio del 3 settembre 2002 «Linee guida per la gestione dei siti Natura 2000»".

Valentina Stefutti

Publicato il 25 ottobre 2009

Le risposte ai quesiti pubblicati sul nostro sito non hanno alcun valore ufficiale e/o legale e sono redatte per soli fini di dibattito culturale e scientifico, come contributo teorico generale senza pretesa di poter essere considerate esaustive ed ogni riferimento a fatti e realtà specifiche è del tutto casuale.

© Copyright riservato www.dirittoambiente.com - Consentita la riproduzione integrale in fotocopia e libera circolazione senza fine di lucro con logo e fonte inalterata

E' vietato il plagio e la copiatura integrale o parziale di testi e disegni a firma degli autori - a qualunque fine - senza citare la fonte - La pirateria editoriale è reato (legge 18/08/2000 n° 248)



**Vuoi esprimere anche tu una opinione sull' argomento?
Vuoi inviarci il tuo parere, un'esperienza concreta, un documento
che pensi possa essere utile per il dibattito sul tema? Scrivi a:**

redazione@dirittoambiente.net

DOCUMENTI 2009
informazione

**© Copyright riservato www.dirittoambiente.com - Consentita la riproduzione integrale in fotocopia e libera circolazione senza fine di lucro con logo e fonte inalterata
E' vietato il plagio e la copiatura integrale o parziale di testi e disegni a firma degli autori - a qualunque fine - senza citare la fonte - La pirateria editoriale è reato (legge 18/08/2000 n° 248)**

Le risposte ai quesiti pubblicati sul nostro sito non hanno alcun valore ufficiale e/o legale e sono redatte per soli fini di dibattito culturale e scientifico, come contributo teorico generale senza pretesa di poter essere considerate esaustive ed ogni riferimento a fatti e realtà specifiche è del tutto casuale.



WWF for a living planet®

WWF Italia
Sezione regionale
Friuli Venezia Giulia
Via Rittmeyer 6
34134 Trieste

Tel e fax: 040 360551
Tel e fax assistente regionale:
0432 502275
friuliveneziagiulia@wwf.it
www.wwf.it/friuliveneziagiulia

Prot. 66 /B.5.5
Trieste/Venezia, 18 aprile 2011

- Al **MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**
Direzione generale per le Valutazioni ambientali
Divisione II
Via C. Colombo 44
00147 ROMA
- Al **MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**
DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
Via di S. Michele 22
00153 ROMA
- Al **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**
DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE E L'INTEROPERABILITÀ FERROVIARIA
Via Nomentana 2
00161 ROMA
- Alla **REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA**
- DIREZIONE CENTRALE AMBIENTE, ENERGIA, POLITICHE PER LA MONTAGNA
Servizio VIA
Via Giulia 75/1
34126 TRIESTE
- DIREZIONE CENTRALE RISORSE RURALI, AGROALIMENTARI E FORESTALI
Servizio caccia, pesca e ambienti naturali
Via Sabbadini 31
33100 UDINE
- Alla **REGIONE VENETO**
- **SEGRETERIA REGIONALE PER L'AMBIENTE**
Direzione tutela ambiente
Palazzo Linetti
Calle Priuli - Cannaregio 99
30121 VENEZIA

Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado dell'ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire un futuro in cui l'umanità possa vivere in armonia con la natura.

Registrato come:
WWF Italia
Via Po, 25/c
00198 Roma

 100% recycled paper
P.IVA 0212111005

Ente morale riconosciuto con
D.P.R. n.493 del 4.4.74.

Schedario Anagrafe Naz.le
Ricerche N. H 1890ADZ.

O.N.G. idoneità riconosciuta
con D.M. 2005/337/000950/5
del 9.2.2005 - ONLUS di
diritto



WWF® for a living planet®

Oggetto: D. Lgs. 163/2006. Procedure VIA sul progetto preliminare della linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste, tratte Mestre-Aeroporto M. Polo, Aeroporto M. Polo-Portogruaro, Portogruaro-Ronchi dei Legionari e Ronchi dei Legionari-Trieste. Osservazioni aggiuntive.

Ad integrazione delle proprie osservazioni del 21 febbraio 2011 (prot. 22/B.5.5), relative alle medesime procedure VIA di cui all'oggetto, il WWF Italia attraverso le proprie Sezioni regionali del Friuli Venezia Giulia e del Veneto formula le seguenti osservazioni aggiuntive.

1.1. Sull'analisi trasportistica.

1.1.1. La distruzione del trasporto merci su rotaia da parte di FS

Ad integrazione di quanto esposto nelle osservazioni sopra citate, relativamente alla necessità di "...interventi efficaci, volti a rimuovere gli ostacoli di natura non infrastrutturale allo sviluppo del traffico ferroviario", (cfr. par. 1.2.1. del documento prot. 22/B.5.5 del 21/2/2011), si ritiene opportuno riportare integralmente un intervento di Ivan Beltramba, apparso di recente nel sito lavoce.info.

IL TRENO MERCI SUL BINARIO MORTO

di Ivan Beltramba (tratto da lavoce.info del 22.02.2011)

C'è la crisi, ormai lo sanno anche i passerotti. Ma per i treni merci italiani, almeno quelli tradizionali, era già cominciata da anni. Una infelice coesistenza di fattori da tempo serrava i freni: scarsa produttività del personale, organizzazione del servizio ottocentesca, impianti obsoleti, locomotive vecchie e poco affidabili, marketing inesistente, treni lenti e spesso in ritardo. Anche l'arrivo delle nuove imprese ferroviarie non ha sortito grandi effetti, dal momento che, almeno all'inizio, per rientrare degli alti costi di investimento, hanno cercato di generare un cash-flow positivo e consolidarsi sottraendo traffici all'"incumbent" (Trenitalia Cargo del gruppo Fs) più che allargando il mercato.

LE BARRIERE ALL'INGRESSO

*Le barriere all'ingresso alzate dal gestore dell'infrastruttura (Rfi del gruppo Fs) cercavano maldestramente di proteggere la società Cargo. Resterà scolpito sul muro della vergogna l'obbligo di avere sulle locomotive una fascia di un certo numero di centimetri quadrati e di un certo rosso (e solo di quello) tra i respingenti. Un requisito unico in Europa. Per non parlare dei tempi biblici per abilitare un **macchinista**: in Italia siamo sopra i due anni, mentre in Germania bastano poco più dodici settimane, all'incirca quanto serve per ottenere la patente E, quella per guidare i Tir. Per non parlare del meccanismo del "certificato di sicurezza": in Europa vale per tutta la rete, in Italia linea per linea e nodo per nodo. Tutti ostacoli all'ingresso di nuovi concorrenti.*

Non così nel Nord Europa: in quelle regioni, il traffico merci totale a fine 2007 rispetto al 1990 (l'anno precedente l'avvio della liberalizzazione prevista dalla direttiva Ce 91/440) era cresciuto a due cifre. Con punte del 95 per cento nel transfrontaliero Olanda-Germania e del 65 per cento nel traffico interno in Germania. E questo prima della apertura della Betuwe-Linie, tra il porto di Rotterdam in Olanda e il confine tedesco. Anche l'occupazione nel settore è aumentata grazie alle centinaia di imprese ferroviarie nate quasi



WWF for a living planet®

ovunque, alcune di nicchia, altre molto grandi. Istruttivo quanto è stato illustrato nei convegni "Mercintreno" (www.mercintreno.it) svoltisi a Roma nel novembre 2009 e 2010.

COM'È DIFFICILE PRENDERE UN TRENO MERCI

Ma al peggio non c'è limite. Il gruppo Fs ha adottato atteggiamenti che rendono problematico l'utilizzo dello scalo usato abitualmente. Oppure: se avete una fabbrica vicino a una ferrovia e volete farvi il binario che entra in stabilimento (il "raccordo") dovete pagarvi tutte le modifiche agli impianti a insindacabile giudizio di Rfi. Ma se siete lontani da una stazione vi diranno quasi sempre che non si può realizzare alcun raccordo, per non specificati motivi di sicurezza. Con la nuova normativa sui raccordi, introdotta da dicembre 2009, se non fate traffico merci oltre una certa soglia, il gestore dell'infrastruttura vi farà pagare anche un **canone** esorbitante che, vista la crisi, vi costringerà presto a spedire tutto su strada. O a chiudere. Naturalmente, nel resto dell'Europa non è così. Anzi, poco ci manca che vi stendano il tappeto rosso. In Germania il Bund (lo stato federale) riconosce un contributo fino al 50 per cento dei costi a chi (ri)attiva un raccordo, commisurato al traffico effettivamente svolto, il tutto con l'approvazione della Commissione europea, che non lo considera aiuto di Stato.

E ancora: se un'azienda si azzarda a rivolgersi a un'impresa ferroviaria diversa da Cargo, lo **scalo merci "pubblico"** vicino alla fabbrica rischia di finire nella lista di quelli improduttivi e viene chiuso. Se lo scalo del gruppo Fs si trova in una media stazione che viene "telecomandata" da un posto centrale a centinaia di chilometri di distanza e quindi perde il capostazione, ha altissime probabilità di venire chiuso. Nei dati che il gruppo Fs pubblica o distribuisce agli enti locali per giustificare lo scarso traffico merci di una stazione e quindi le manovre di **soppressione** (e "valorizzazione delle aree" con i palazzinari) le cifre del movimento merci sono solo quelle di Trenitalia Cargo, società del gruppo Fs. Ma spesso in quegli scali il grosso delle tonnellate lo fanno le nuove imprese ferroviarie: a volte anche oltre il 70 per cento delle merci movimentate. I costi della manovra, se non viene fatta in proprio, sono ormai a 500 euro + Iva/treno (con coefficienti di maggiorazione fino a 1,5) e, guarda caso, è sempre affidata, se fornita da Rfi, a una società del gruppo Fs (Trenitalia o Serfer senza gara). In alcuni scali non potete nemmeno farla in autoproduzione. D'altronde la radio è in uso solo da pochi anni, prima si andava con bandierina e fischiello, che con la nebbia della Val Padana erano molto pratici. Figuriamoci usare locomotive radiocomandate o il gancio automatico da manovra, ormai lo standard nel Nord Europa. Snf (le Fs della Francia) - che ha problemi gestionali simili e nel dare il cattivo esempio è spesso in competizione con le Fs - nel 2009 ha quasi del tutto soppresso il servizio merci "a carro singolo" e Trenitalia ne ha subito seguito le orme, dal 1° aprile 2010. Finalmente, le vastissime e inutili aree degli scali merci e di smistamento, vicinissime alle grandi città, potranno essere "liberate" dai nocivi binari e **vendute a peso d'oro**, per farci tante casette, centri commerciali e direzionali, e cinema multi-sala. La chiamano "rete snella"...

L'ultima mossa è di pochi giorni fa: il 24 gennaio 2011 Trenitalia Cargo (Tic) - essendo responsabile della manutenzione, secondo le ultime norme della Unione Europea - ha stabilito che i carri privati immatricolati presso Fs, potranno muoversi solo previo **nulla osta** della stessa Tic. Facile sospettare che il nulla osta arriverà solo se la trazione del treno sarà affidata a una società del Gruppo Fs, Tic o Serfer o a qualche suo "contoterzista".

E pensare che negli **Stati Uniti**, a dispetto della crisi, le società ferroviarie (molte quotate in borsa) non solo non hanno abbandonato il traffico a carro singolo che è una specie di "cash cow", ma stanno studiando le strategie per attaccare il traffico "Ltl" (Less than Truck Load), cioè le piccole partite e i pacchi, in Italia abbandonati già ai tempi di Antonio Lorenzoni nel 1991, ma che in termini di tonnellate sono circa un



WWF for a living planet®

terzo del totale merci e come reddito sono ben oltre la metà della "torta". L'Italia avrà forse le ferrovie più sicure del mondo, ma non c'è da stupirsi: i treni fermi non fanno incidenti.

Vale altresì la pena di riportare alcuni stralci della risposta di Ivan Beltramba (3/3/2011) ai commenti dei lettori di lavoce.info al suo intervento:

"Sulla Torino-Lione cito qualche numero. Alla fine degli anni Settanta la tratta Bussoleno-Salbertrand della attuale linea era a binario unico: 23 km con pendenze dal 27 al 30 per mille, che per i treni è tantissimo. I merci andavano su spesso in tripla trazione (due locomotive in testa e una in coda, senza radio né telefono, solo coi fischi). E passavano 10 Milioni di tonnellate di merci all'anno, adesso con la linea a due binari e pendenze più agevoli (26 per mille) siamo sugli 8 milioni. Sul Gottardo, quando si è deciso di progettare (e poi di sottoporre a ben due referendum) la Galleria di base, passavano 26 milioni di tonnellate all'anno (di cui circa 4 milioni di traffico interno). Adesso sono poco meno. Sul Brennero siamo sui 6 milioni. Un recente studio commissionato da "Iniziativa da las Alps" alla società Meiron di Brugg ha messo comunque in luce che senza provvedimenti di accompagnamento di tipo economico-normativo, solo il 5% o poco più dell'attuale traffico stradale attraverso il Tunnel del Gottardo passerà sui treni. Infatti il guadagno di tempo è stimato in circa 1 ora, che rispetto alle 6-12 ore che un carro tradizionale passa in uno scalo di smistamento è irrilevante. Le diminuzioni di costo di esercizio per le imprese ferroviarie saranno sensibili solo con il completamento del tunnel sotto il Monte Ceneri (Lugano-Bellinzona) e del Tunnel dello Zimmerberg (Zug-Thalwil) perché renderanno superfluo l'uso della doppia trazione oppure, in alternativa, circoleranno treni molto più pesanti con due locomotive.

Sugli investimenti infrastrutturali per le merci cito Union Pacific (quotata in borsa). Nei primi anni Ottanta, per cercare di contrastare il declino del traffico merci per ferrovia, UP studiò due progetti alternativi: portare la velocità massima dei treni merci da 60 miglia/ora (96 km/h) a 100 miglia/ora (161 km/h) su alcune direttrici transcontinentali oppure "alzare la bassa velocità" (15-30 miglia/ora) nei nodi e nei grandi scali, dove i treni impiegavano molte decine di minuti per entrare/uscire o semplicemente per transitare, con in più alcuni interventi mirati di tratti a doppio e triplo binario. Sembrerà strano a molti, ma il costo dell'intervento sulla bassa velocità era di un fattore 10 inferiore a quello sull'alta, dava risultati in meno tempo e, soprattutto, aumentava la velocità del sistema di un fattore molto più alto rispetto alle 100 miglia/ora. Così si è fatto, e UP è una delle "7 sorelle ferroviarie" che svolgono il traffico merci in Nordamerica, dopo avere assorbito MP, MKT, CNW, SP. La taglia media di un treno merci nel Nordamerica è di 8.000 tonnellate (da noi 800) ed è lungo almeno un miglio (1.600 metri, da noi 400) ... Non mi scandalizzo se qualcuno vuole fare i soldi con le merci per ferrovia. Però sono indignato che qualcun altro distrugga un patrimonio costruito dai nostri bisnonni, nonni e padri pur di non metterlo a disposizione dei concorrenti. Non solo perché si spacca di sinistra e perché certi ambienti della sinistra continuano a coprirlo."

1.1.2. Gli incentivi all'autotrasporto

Si aggiunga a ciò che la politica perseguita a livello nazionale (con non irrilevanti emulazioni anche a livello regionale), relativamente al trasporto merci ha comportato da un lato l'interruzione dell'erogazione di risorse (rifiinanziamento L. 166/2002) a sostegno delle imprese di trasporto combinato dal 2006 e dall'altro l'erogazione di finanziamenti a carico del bilancio dello Stato a favore dell'autotrasporto merci, per un ammontare pari a circa 950 milioni di Euro solo nel triennio 2007-2009 finalizzati a:

- a) rimborso degli aumenti delle accise sul gasolio
- b) ristorni dei pedaggi autostradali
- c) fondo di accompagnamento della riforma dell'autotrasporto articolato in :
 - riduzione del costo del lavoro delle imprese



WWF for a living planet®

- sostituzione dei veicoli inquinanti (contributi per l'acquisto di mezzi Euro 5)
- realizzazione di strutture interportuali
- d) deduzioni IRPEF a favore delle imprese minori
- e) sconto sulle tasse automobilistiche

Per il periodo 2008-2010 sono stati altresì previsti incentivi per l'intermodalità terra-mare (sotto forma di contributi agli autotrasportatori) per un ammontare complessivo pari a circa 230 milioni di Euro (c.d. Ecobonus).

1.1.3. Conclusioni

Da tutto ciò non si possono che trarre le seguenti conclusioni:

- è illusorio pensare che la costruzione di una nuova infrastruttura ferroviaria possa di per sé contribuire al riequilibrio modale, sottraendo quote di traffico merci (e passeggeri) alla gomma, nella totale assenza di interventi sui fattori economici e normativi che penalizzano la rotaia e favoriscono la gomma;
- è ancor più illusorio ipotizzare che ciò possa avvenire, rispetto al traffico merci, **quando il proponente stesso della nuova infrastruttura** al centro delle presenti osservazioni, cioè FS nelle sue varie articolazioni, **persegue chiaramente l'obiettivo** (come documentato nell'articolo sopra riportato) **di distruggere sistematicamente le condizioni stesse perché il traffico merci possa orientarsi sulla rotaia anziché sulla gomma;**
- in un tale contesto, l'obiettivo del progetto presentato non può quindi certo essere l'incremento del traffico su rotaia nel nord est d'Italia, men che meno l'incremento del traffico merci sui rotaia, bensì la mera realizzazione dell'infrastruttura a beneficio esclusivo di chi la costruirà, a prescindere dall'effettivo utilizzo della medesima; anzi, stante la grande incertezza sulla reale disponibilità (presente e futura) delle ingentissime risorse necessarie per la costruzione dell'opera, l'obiettivo vero del proponente appare essere semplicemente l'utilizzo dei fondi disponibili per gli studi e le progettazioni, a beneficio perciò di progettisti e collaboratori vari.

2. Incongruenze programmatiche e progettuali

Dal quadro di riferimento programmatico del SIA si evince che la realizzazione della nuova linea Venezia-Trieste persegue quattro obiettivi specifici:

- 1) intercettare la quota di domanda di trasporto passeggeri e merci oggi gravitante su altre modalità, ed in misura maggiore l'incremento dei volumi di traffico derivante dal mutato contesto geopolitico ed economico dell'Europa Centro-orientale;
- 2) accrescere in termini qualitativi e quantitativi l'offerta di trasporto su ferro;
- 3) creare una rete ferroviaria con caratteristiche tecniche omogenee in tutta la pianura Padano-Veneta;
- 4) valorizzare la rete ferroviaria esistente nel suo complesso e nei suoi nodi quali lo Scalo smistamento di Cervignano;

e quattro obiettivi concorrenti:

- 1) concorrere all'ammodernamento ed allo sviluppo del Paese;
- 2) concorrere alla creazione di una rete di trasporto plurimodale ed integrata, attraverso la valorizzazione della dotazione infrastrutturale esistente le cui principali risorse sono costituite dai porti dell'Alto Adriatico e dall'Aeroporto di Ronchi dei Legionari;
- 3) concorrere alla diversione modale a favore del ferro, sia per il trasporto merci, sia per quello passeggeri di lunga percorrenza e locale;



WWF® *for a living planet*®

- 4) concorrere alla riduzione delle emissioni atmosferiche inquinanti ed al risanamento della qualità dell'aria.

Tali obiettivi vengono perseguiti dai progettisti delineando la realizzazione di un insieme abbastanza ampio di opere, che includono in particolare:

- il completamento della Linea dei Bivi (Dese-bivio Marocco, bivio Spinea-AV/AC)
- la realizzazione del raccordo Mestre-aeroporto di Tessera
- la realizzazione della nuova linea AV/AC (250 km/h) aeroporto di Tessera-Portogruaro-Cervignano;
- il raddoppio della linea Treviso-Portogruaro;
- il raddoppio della linea Udine-Cervignano con riattivazione della tratta Palmanova-S.Giorgio e raccordo Udine Parco-bivio Cargnacco;
- la realizzazione, in affiancamento alla linea esistente, della nuova tratta AC (200 km/h) Cervignano-Ronchi aeroporto-Aurisina;
- lo scavalco ed il quadruplicamento S.Polo-Monfalcone

Il SIA afferma che tali interventi dovranno essere attuati per fasi successive, seguendo una logica di saturazione della rete, volta ad eliminare i "colli di bottiglia" che verranno via via a manifestarsi su di essa, in ragione del progressivo incremento dei traffici. A tale proposito, il progetto allega anche uno studio di sistema, condotto mediante simulazioni del traffico ferroviario sull'intera rete di interesse.

L'approccio proposto riprende per molti versi gli esiti degli studi condotti dal Gruppo Tecnico Istruttorio istituito dalla Regione Friuli-Venezia Giulia nel 2007, ed appare in linea di principio adatto ad assicurare uno sviluppo della rete ferroviaria, adeguato alle necessità dettate dall'incremento dei traffici commerciali da e per l'Est europeo.

Tale approccio, peraltro, non è sempre adeguatamente sviluppato in sede di progettazione preliminare dell'opera.

In primo luogo, infatti, è possibile osservare che **il progetto non include tutti gli interventi sopra descritti, ma soltanto quelli più direttamente funzionali alla realizzazione delle nuove tratte AV/AC** od al loro raccordo con la rete esistente. Ciò finisce per determinare alcune chiare incongruenze nella logica di sviluppo della rete, in particolare laddove implica l'avvio del processo di progettazione riferito a tratte AV/AC, da realizzarsi soltanto ad orizzonti temporali lontani, a fronte della sostanziale assenza di indicazioni dettagliate, relative ad interventi di potenziamento della rete esistente, indicati come prioritari ma, di fatto, rapidamente accantonati.

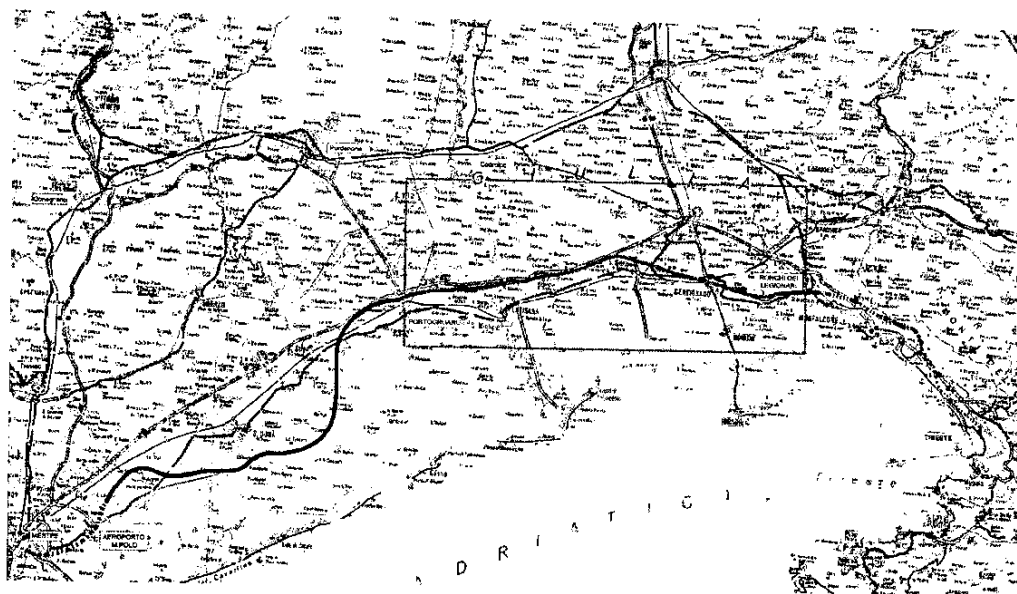
Tale aspetto assume un significato peculiare, anche in considerazione del fatto che il quadro progettuale del SIA dovrebbe essere riferito ad un perimetro di intervento del tutto identico a quello contenuto nel corrispondente progetto.

In secondo luogo, occorre sottolineare lo squilibrio esistente fra la tratta friulana, che si caratterizza per scelte di tracciato emergenti dai successivi approfondimenti condotti a cura dell'Amministrazione Regionale, con il coinvolgimento degli Enti locali interessati, e la tratta veneta, che sembra presentare soluzioni più estemporanee e bisognose di adeguato approfondimento, anche in relazione a possibili alternative di tracciato.



WWF for a living planet®

E' il caso, specificamente, della tratta aeroporto di Tessera-Portogruaro, la cui relativa tortuosità è destinata a ridurre i vantaggi conseguibili per il traffico passeggeri con l'innalzamento della velocità di tracciato: si consideri che un allungamento di lunghezza del 15% rispetto alla linea storica Mestre-Portogruaro comporterebbe una riduzione di oltre il 20% del risparmio di tempo consentito ai treni passeggeri dalla nuova linea (7 contro 9 minuti).



Inoltre, la soluzione proposta non sembra rispondere in maniera ottimale alle esigenze, teoricamente prevalenti, del traffico merci, per il quale risulta molto importante assicurare una buona connessione funzionale con le direttrici Portogruaro-Treviso e con la Linea dei Bivi, entrambe finalizzate (non senza qualche ridondanza) a bypassare il nodo di Mestre.

Da ultimo, è opportuno segnalare alcune criticità altimetriche legate alla soluzione in affiancamento autostradale, specie in corrispondenza dell'attraversamento dei principali fiumi, che corrono sospesi tra argini sovrastanti la pianura.

A fronte di questa situazione, l'attuale tracciato autostradale si sviluppa a quote continuamente variabili fra il piano campagna ed il livello dei ponti fluviali, con raccordi realizzati a pendenze contenute, ma comunque maggiori dei valori massimi che potranno essere adottati per la nuova tratta AV/AC. Considerando inoltre che i vincoli idraulici assunti in corrispondenza degli scavalchi saranno per la linea AV/AC superiori a quelli adottati per l'autostrada, è immediato comprendere per quale motivo l'affiancamento planimetrico sia destinato a svilupparsi mediante continui sfalsamenti altimetrici tra il piano viabile e quello ferroviario. Ne conseguono varie problematiche, fra cui in particolare:

- la necessità di realizzare opere a scavalco complesse e spesso di notevoli dimensioni;
- la formazione di importanti "effetti barriera" in corrispondenza dei centri abitati, collocati presso i ponti fluviali (in particolare Ronchis);
- un inasprimento dell'impatto acustico potenziale, in corrispondenza dei medesimi centri.



for a living planet®

A fronte degli elementi descritti, si ritiene opportuno ridefinire l'intero progetto preliminare, includendo l'insieme delle opere di potenziamento della rete prese in esame dal quadro progettuale del SIA, e sviluppando una descrizione progettuale più articolata e coerente degli assetti previsti nelle diverse fasi di realizzazione del sistema.

3. Ulteriori considerazioni sul progetto della tratta Ronchi dei Legionari-Trieste

3.1. Valutazione delle opzioni alternative

Nell'ambito di un'indispensabile – quanto totalmente omessa dal proponente – analisi delle opzioni alternative, si sottolinea l'opportunità di valutarne alcune che tengano conto della modularità della proposta progettuale, considerando anche interventi non previsti nel progetto del proponente, ma tuttavia significativi nell'ottica di un effettivo potenziamento della capacità di trasporto su ferro in direzione est-ovest e nord-sud. Andrebbero cioè valutate in particolare le seguenti opzioni:

- opzione 1 solo il riordino del Bivio San Polo,
- opzione 2 Bivio San Polo + quadruplicamento Ronchi-Aurisina
- opzione 3 Bivio San Polo + quadruplicamento Ronchi-Aurisina + adeguamento ferrovia Transalpina TS C. Marzio-Villa Opicina
- opzione 4 Bivio San Polo + quadruplicamento Ronchi-Aurisina + adeguamento ferrovia transalpina TS C. Marzio-Villa Opicina + collegamento basso Trieste-Capodistria
- opzione 5 realizzazione dell'intero progetto Italferr Ronchi-Trieste + collegamento basso Trieste-Capodistria

3.2. Aurisina-TS C. Marzio o Transalpina?

Va soprattutto approfondita l'opportunità di realizzare il collegamento diretto Aurisina-TS C. Marzio, che dall'analisi degli elaborati del proponente sembra essere una linea esclusivamente merci (come ci si comporterà con i passeggeri dei treni Ro-La? I treni continueranno a viaggiare sulla vecchia linea?) in rapporto anche al futuro carico di treni previsto, stimato in 88 treni giorno. Dall'analisi della proposta progettuale emerge infatti che in occasione dei lavori di realizzazione delle nuove gallerie, per circa tre mesi tutto il traffico del porto di Trieste verrà dirottato sulla linea Transalpina, attualmente pressoché inutilizzata e che dovrebbe essere in grado, per quell'occasione, di sopportare almeno 60 treni giorno(?).

Se è vero che la Transalpina è una linea ad elevata pendenza con binario unico, è anche vero che attualmente il porto di Capodistria movimentava tutte le sue merci esclusivamente servendosi di una linea con le medesime caratteristiche della Transalpina: infatti le potenze sviluppate dalle locomotive in circolazione sono in grado di supplire alle limitazioni planoaltimetriche di questo genere di linee, a patto che sia prevista una doppia trazione simmetrica con spinta in coda, per non compromettere l'integrità meccanica dei convogli.

Va anche considerato che il costo del potenziamento di una linea esistente non è paragonabile a quello della realizzazione di una nuova linea a doppio binario, che tra l'altro presenterebbe notevoli problematiche per quanto riguarda la fase di cantiere. Infatti per chiari problemi logistici lo scavo sarebbe effettuato esclusivamente da Aurisina a scendere verso Trieste: quindi tutte le attività di cantiere sarebbero concentrate ad Aurisina, con rilevanti problemi legati alla logistica ed alla movimentazione dei materiali, in uscita ed in entrata nei tunnel. Movimentazione prevista dal proponente tutta su gomma, andando così inevitabilmente ad



WWF for a living planet®

investire un tessuto urbano densamente popolato, che vede la presenza anche di un ospedale e con livelli di congestione viaria già attualmente molto elevati.
Appare chiaro, perciò, a giudizio della scrivente associazione, che la viabilità esistente non è in grado di sopportare tutta la movimentazione legata al cantiere previsto nell'area di Aurisina.
E' pertanto necessaria, quanto meno, un'integrazione del SIA, allo scopo di valutare metodi alternativi per la movimentazione dei materiali.

3.3. Considerazioni conclusive sugli aspetti trasportistici

La realizzazione del riordino di Bivio San Polo avrebbe effetti molto positivi sia sul traffico merci sia su quello dei pendolari, mentre la nuova linea Ronchi-Aurisina di fatto costituirebbe una circonvallazione merci per gli abitati di Monfalcone e Sistiana/Visogliano.
Fatto salvo un indispensabile approfondimento sugli impatti ambientali delle opere previste nel progetto (impatti inadeguatamente approfonditi nel SIA) e sulla possibilità di mitigarli anche attraverso modifiche progettuali, va tenuto conto però del rischio che sulle nuove infrastrutture si verifichi un "effetto Pontebbana", cioè il drammatico sottoutilizzo delle stesse rispetto alla capacità (per le ragioni già descritte sopra, v. par. 1).
La Aurisina-TS C. Marzio, invece, potrebbe rivelarsi necessaria se e solo se il porto di Trieste potesse essere in grado di movimentare merci con volumi attualmente non immaginabili, implicando anche il raddoppio della Cervignano-Udine ed il completamento del nodo di Udine; infatti, a questo punto tutto il traffico merci del porto di Trieste diretto a Nord (sul cosiddetto Corridoio Baltico-Adriatico) non seguirebbe più l'itinerario via Gorizia, ma sarebbe instradato via Cervignano.
Senza dimenticare che il progetto in questione omette qualsiasi accenno alla prosecuzione verso est della linea AV/AC, vale a dire alla tratta Aurisina-Divaccia (Lubiana) ... la cui necessità è tutta da verificare.

Va ancora sottolineato che tutte queste nuove linee sono finalizzate ad un modello di esercizio merci, dove non conta tanto la velocità quanto la fluidità della circolazione. Un treno merci non è previsto infatti che possa raggiungere, a breve, velocità superiori a 120 km/h, piuttosto ci saranno convogli lunghi da 1.000 t che dovranno incontrare meno ostacoli possibile nel loro viaggio.

E' opportuno, per concludere, citare alcune cifre: il traffico merci che coinvolge il nodo di Trieste è valutato in circa 15 convogli/giorno, mentre lo scalo di Trieste Campo Marzio è chiuso la notte. Va inoltre ricordato come tra il Punto Franco Nuovo del porto di Trieste e i binari di RFI ci sia un solo varco (ovvero un solo binario), attraverso cui passano tutti i convogli da e per il porto. Inoltre i binari di Trieste Campo Marzio non sono concepiti per l'attuale tipo di circolazione ferroviaria, che predilige pochi binari ma lunghi. Questi pochi dati già dimostrano come non sia la rete ferroviaria esistente l'ostacolo allo sviluppo del porto.
A Bivio San Polo passano circa 170 treni/giorno, mentre verso la Slovenia il traffico attuale è di 20 treni/giorno.



for a living planet®

Distinti saluti.

Il Presidente del WWF Friuli Venezia Giulia
Roberto Pizzutti

Il Presidente del WWF Veneto
Walter Miotto

WWF Italia - Sezione Regionale Friuli Venezia Giulia
Via Rittmeyer 6
34134 TRIESTE

Tel: 040.360551
Fax: 040.360551
E-mail: friuliveneziagiulia@wwf.it
Sito: www.wwf.it/friuliveneziagiulia

WWF Italia, Sezione Regionale Veneto
Via Cappuccina 19b
37121 MESTRE (VE)

Tel: 041.971384
Fax: -
E-mail: veneto@wwf.it
Sito: www.wwf.it/veneto

Allegati:

-) Associazione WWF Italia ONLUS:
osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle
valenze ecosistemiche con annesso all. 3)