



Ministero per i Beni e le Attività culturali
Direzione Generale per il Paesaggio e le Belle Arti, Architettura e l'Arte Contemporanea
via di San Michele, 22 – 00153 Roma

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, Divisione II
via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma



Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna – Servizio VIA -
Via Giulia, 75/1 – 34126 Trieste

Oggetto: Osservazioni alla Procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) ai sensi del decreto legislativo n. 163 del 12/4/2006 sul progetto preliminare “Nuova linea AV/AC Venezia – Trieste: tratta Portogruaro – Ronchi “

Il/La sottoscritto/a ELENA SACCA.....esprime le seguenti osservazioni:

Metodo adottato per la Procedura

- mancata applicazione della Convenzione Internazionale di Aarhus (1998) “Convenzione sull’accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l’accesso alla giustizia in materia ambientale”, con particolare riferimento all’art. 3 delle “disposizioni generali”;
- mancato coinvolgimento per la “Partecipazione dei cittadini alle procedure di VIA”, art. 4 Legge regionale Friuli Venezia Giulia n.43/1990.

Documentazione mancante

- la documentazione depositata dal proponente Italferr SpA, Gruppo Ferrovie dello Stato, per conto di Rete Ferroviaria Italiana SpA, è incompleta, in quanto mancante dell’analisi costi-benefici, imposta dalla normativa vigente sulla VIA per tutte le opere pubbliche (cfr. DPCM 27 dicembre 1988, art. 4, c. 3), del piano economico-finanziario previsto dall’articolo 4, comma 134 della Legge Finanziaria 2004 (l. n. 350/2003), D.Lgs n.163 del 12 aprile 2006 comma 3 nell’allegato XXI sezione I e dell’art. 11 “ Disposizioni in ordine alla redazione degli studi di impatto ambientale” della Legge regionale 43/1990 del Friuli Venezia Giulia;

- mancanza della Relazione sul territorio carsico, redatta dalla Federazione Speleologica Triestina;

Analisi degli elaborati di Progetto

- lo Studio d'Impatto Ambientale unificato è composto da 297 pagine mentre i precedenti Studi riguardanti le 4 tratte separate erano composte da oltre 500 allegati, quindi è stata fatta una estrema sintesi che impedisce una approfondita analisi da parte di Amministratori o dal cittadini;
- considerati i modesti bacini di utenza presenti nei nostri territori e risaputo che il momento economico della Spagna, Italia, Slovenia e Ungheria è in grave difficoltà, si considera l'impegno finanziario necessario per la progettazione e realizzazione dell'opera del tutto sproporzionato rispetto alle reali richieste trasportistiche;
- gli elaborati presentati da RFI - Italferr nelle "alternative di tracciato" non sono comprensive del quadro economico del progetto e del calcolo estimativo, fondamentali per la comparazione. Non si considerano soluzioni alternative (perfettamente compatibili con i documenti programmatici dell'Unione Europea in materia di infrastrutture TEN) alla linea AV/AC proposta, quale ad esempio un programma di miglioramento/ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie esistenti;
- la cantierizzazione dell'opera e il successivo esercizio implicherebbero conseguenze pesanti, in termini di qualità e salubrità della vita e sul valore commerciale delle abitazioni;
- non si evidenziano considerazioni riguardanti la cantierizzazione dell'opera, sui flussi derivanti dal trasporto di rifiuti dai cantieri ai siti di ricomposizione ambientale identificati nelle località di Manzano (Ud), Cordenons (Pn) e delle altre discariche situate in provincia di Gorizia e Trieste poste ad una considerevole distanza rispetto i cantieri stessi e, dai flussi di inerti necessari per la costruzione dell'opera. Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico derivante non vi è alcuna traccia nelle relazioni;
- per tutto l'arco della durata dei cantieri, i valori di incremento di flussi di traffico nelle ore di apertura di cantiere, in alcune località, possono considerarsi non trascurabili, tenendo soprattutto conto della durata del periodo di cantierizzazione e della valenza di collegamento con le località turistiche e quindi di valori prossimi alla congestione di buona parte delle località interessate in determinati periodi dell'anno;
- il Progetto Preliminare (nella relazione tecnica di esercizio, n. 5) prevede il raddoppio della linea storica Cervignano-Palmanova e allo stesso tempo non vi è traccia del progetto correlato (indicato nelle medesime relazioni) all'AV/AC del raddoppio della linea Palmanova-Udine;

- analizzando lo Studio d'Impatto Ambientale presentato nel 2010 si evidenzia la necessità di "un rapporto socio economico", NON PRESENTE; relazione 001 pag.7;
- inconsistenti le motivazioni sotto riportate sull'aumento di traffico che ha portato alla costruzione dello scalo ferroviario di Cervignano del Friuli, di fatto in dismissione per lo scarso traffico e i 1560 tagli di corse alle linee dei pendolari verificatosi nel 2011 per disservizi vari; relazione 001 pag. 42 – 122;
- considerato il Contratto di programma di RFI approvato dal CIPE, sarebbe stato importante riportare " il costo degli interventi e delle opere e le risorse finanziarie messe a disposizione dallo Stato" per dare una valutazione più compiuta;
- lo Studio di Impatto Ambientale presentato non è aggiornato nei dati e si riferisce allo S.I.A. presentato nel 2010 i cui dati sono antecedenti; pag.7
- c'è una evidente contraddizione tra le finalità dell'opera che non avrebbero alcuna ricaduta sul territorio e l'effettiva movimentazione dei passeggeri e delle merci pag. 25 e le reali condizioni trasportistiche descritte nella pag. 21 – 30;
- risultano condivisibili ma di non facile realizzazione e demagogiche le affermazioni nella pag. 22 che si scontrano con le realtà delle potenti lobby dei trasportatori autostradali e dei costruttori di veicoli che hanno condizionato la Politica dei trasporti in Italia dal dopoguerra in poi;
- la costruzione di una nuova linea non giustifica il mancato aumento del traffico ferroviario e le motivazioni sono indipendenti dalle infrastrutture; pag. 29;
- nell'analisi dell'Opzione zero non si cita l'installazione del sistema S.C.M.T. (sistema di controllo ferroviario) che potrebbe garantire una migliore sicurezza e il triplice aumento della potenzialità trasportistica della linea anche secondo i sindacati dei macchinisti di Trenitalia; pag. 41 – 42;
- nello Studio d'Impatto Ambientale del 2010 nella tratta Portogruaro – Ronchi dei Legionari risultano insufficienti le fasce di rispetto per il rilievo delle interferenze tra l'opera, i cantieri e i recettori; inoltre non viene considerata la notevole movimentazione di diversi milioni di mezzi di trasporto con inerti tra le cave e i cantieri e il materiale da convogliare dai cantieri alle discariche che oltre alle emissioni sovraccaricherà il traffico stradale non solo in prossimità dei cantieri ma fino a decine di km di distanza; pag. 208–211–212–213;
- vengono sottovalutati con rassicuranti controlli le implicazioni idrogeologiche ed inoltre risultano scarsi i dati sulle caratteristiche del territorio; S.I.A. 2010 relazione 166 pag. 25-47–55–59, relazione 267 pag. 17, S.I.A. unificato pag. 215-216-223-224-225-263-278;
- nella tratta Portogruaro Ronchi dei Legionari dal km 31 al 34 km sono stati documentati 4 carotaggi; il carotaggio nominato S10, dai documenti rilasciati dall'impresa appaltatrice è stato eseguito nei giorni 31/08 e 01/09/2010. Si sottolinea che tutto ciò

non corrisponde al vero in quanto in data 01/09/2010 il proprietario del fondo in cui si effettuava senza alcuna autorizzazione il carotaggio, è intervenuto con l'intervento dei Carabinieri di Torviscosa (Ud) a impedire il completamento dell'indagine geognostica;

- criticità evidenti nel territorio carsico della tratta Ronchi dei Legionari - Trieste; Progetto Ronchi – Trieste 2010 relazione 003 pag. 322–433, S.I.A. 2010 relazione 060 pag. 431, S.I.A. unificato pag. 218 – 278;
- vincoli ambientali e storici in quasi tutta la tratta Ronchi dei Legionari - Trieste; S.I.A. 2010 relazione 001 pag. 73;
- conclusioni finali che non rispecchiano le criticità e preoccupazioni evidenziate nello Studio del 2010 e del 2012; S.I.A. unificato pag. 293– 295;

Per le sopra elencate ragioni il/la sottoscritto/a evidenzia che:

- prendendo atto che esiste la necessità di un riequilibrio del trasporto da strada a ferrovia;
- considerando che le potenzialità delle linee ferroviarie attuali non sono sature, secondo dati Rfi e che quindi hanno ampi margini di utilizzo;
- che l'analisi trasportistica non presenta delle stime approfondite e realistiche nelle previsioni;
- considerati i modesti bacini di utenza presenti nei nostri territori e valutato che né la Slovenia, né l'Ungheria risultano avere in programma la costruzione di linee ferroviarie ad Alta velocità;
- considerato lo Studio di prefatibilità presentato da Italferr per conto R.F.I. nella tratta veneta della linea Venezia – Trieste, condivisa dalla maggioranza dei Comuni e dal Commissario arch. Bortolo Mainardi che prevede di potenziare la linea storica;
- considerato il parere negativo allo S.I.A. espresso alla Regione Friuli – Venezia – Giulia dalla maggioranza dei Comuni interessati all'opera;
- considerato il documento dell'Assemblea permanente dei Sindaci (sottoscritto all'unanimità) della Tratta fiume Tagliamento – fiume Isonzo che individua un ammodernamento della linea storica esistente Venezia – Trieste;

si auspica

un impegno di ammodernamento della linea storica in termini di offerta, qualità del servizio, riorganizzazione degli scali e sicurezza che può dare risposte in tempi brevi e costi sicuramente più contenuti rispetto al Progetto Preliminare e al crono programma presentato.

Il/La sottoscritto/a ELENA SACCA
nato/a a PALINOVIA il 07/04/72
e residente a TAVAGNACCO
in via CANOVA n. 6/2

Data 15/8/12

Firma Elena Sacca