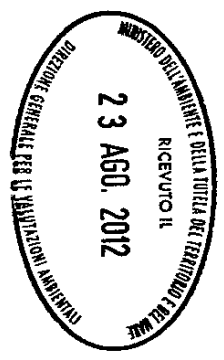


Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E. prot. DVA - 2012 - 0020416 del 23/08/2012

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 sottoscritto Peter BEHRENS, nato a Trieste il 27 aprile 1951, ivi residente in via San Felice 10, c.i. AA 029475, rilasciata dal Comune di Trieste il 10/6/2008, esprime le seguenti osservazioni:

Il documento che ha imposto il riavvio della VIA dovrebbe essere la risposta alla indicazione del Ministero per l'ambiente del 2011 che dava per inaccettabile lo "spezzatino" in 4 progetti distinti della tratta di 156 Km da Mestre a Trieste (tra l'altro continua a mancare il tratto transfrontaliero, da Bivio Aurisina a Opicina, per la parte italiana). Italfir ha perciò prodotto un testo denominato "Sistema conoscitivo unitario - RELAZIONE GENERALE" che dovrebbe essere il ponte di collegamento tra i 4 tronconi, dando alcuni parametri per leggere unitariamente testi e mappe.

Si osserva preliminarmente che la procedura di rappresentazione della Valutazione di impatto ambientale risulta viziata dalla mancata trasmissione da parte del proponente Italfir della documentazione integrale. Risulta infatti che alle amministrazioni non sarebbero stati consegnati tutti i files delle quattro tratte

Behrens

interessate, ma solamente quelli relativi alle zone di stretta pertinenza dell'ente chiamato ad esprimere il parere, perdendo così di fatto la possibilità di una lettura unitaria dell'impatto ambientale dell'infrastruttura proposta.

La consegna di un documento che indica le modalità per giungere a questa lettura unitaria, infatti, risulta totalmente privo di effetti pratici laddove mancano di fatto i documenti da leggere in maniera unificata. Risulta quindi che la maggior parte delle amministrazioni, laddove si sono espresse, si sono espresse su particolari pur degni di ampio rilievo, però in assenza di quello che era il quadro generale, ricalcando spesso valutazioni e osservazioni già espresse nella prima presentazione, quella considerata invalida, senza nulla aggiungere, anche perché, appunto, messe nell'impossibilità tecnica di avere un quadro d'insieme e quindi unificato dell'impatto ambientale di tutta l'opera.

Rilevando peraltro che disegni e planimetrie, di fatto, non vengono modificate rispetto a quelle presentate nel dicembre 2010, mantenendo perciò tutte le perplessità e le osservazioni a suo tempo prodotte, che devono essere considerate tuttora attuali e validamente presentate come non esaurite nella loro validità dalla documentazione prodotta.

Ma il nuovo testo contiene ulteriori elementi di problematicità.

In via preliminare:

Continua a mancare una seria analisi costi – benefici, che dovrebbe essere l'elemento primo di qualsiasi proposta di modifica dell'esistente oppure di proposta di nuova opera. Tale mancanza dovrebbe, da sola, far optare per il rigetto della proposta, in quanto è noto l'impatto ambientale, mentre rimangono sconosciuti la qualità e la quantità dei benefici che se ne intendo trarre.

Manca tuttora la traduzione in lingua slovena, pur interessando la tratta isontino – triestina aree abitate dalla comunità slovena, che viene colpita nei suoi specifici interessi.

In via specifica:

Da numerosi elementi contenuti nel nuovo documento si evince non solo l'inutilità dell'opera, bensì anche la elevata rischiosità ambientale della stessa.

L'inutilità risulta evidente da quanto affermato a pag. 21. Infatti se il 75% dei movimenti merci avviene entro i 200 Km questa quota di trasporto NON PUO' ESSERE DIROTTATA SU TRENO, per quanto moderno, rapido e funzionale il mezzo possa diventare. Infatti su un percorso di tale lunghezza il mezzo su gomma impiega ragionevolmente meno di 4 ore, mentre la logistica di carico e scarico ferroviario da sola supera abbondantemente questo dato orario. In compenso, per affermazione degli stessi proponenti, del restante 25% già oggi circa la metà usa il treno, quindi la competizione oggettiva si limita ad un possibile recupero del 12 – 13% di traffico merci, per il quale probabilmente basterebbero alcuni interventi dissuasivi sul piano dei costi autostradali per ottenere una significativa riduzione, ovvero la scelta stradale è dettata da altre motivazioni, tipo la qualità della merce trasportata.

Anche sul piano dei movimenti di persone, sostanzialmente legati al pendolarismo lavorativo o studentesco, analizzato a p. 30, si evince che la ferrovia non assume competitività se diviene elemento di lunga percorrenza, bensì solo se diviene efficiente e regolare sui medio - brevi percorsi, infatti il target di competitività viene indicato in percorsi dai 25 ai 40 chilometri, quindi nei termini del normale pendolarismo lavorativo – studentesco e non certo di un servizio ad alta velocità.

↓
B
A

In compenso, ad esempio, vengono individuate a pag 229 soluzioni ambientali perlomeno "fantasiose", quali lo spostamento della attuale A4 proprio nel punto in cui si sta lavorando per la terza corsia, cioè in zona Portogruaro, per far passare la ferrovia dove oggi corre l'autostrada. Valutazione di costi, modo di attuare questa modifica ecc. non appaiono, ne vengono indicati accordi raggiunti o cercati con l'ente gestore delle autostrade.

A pagg. 293 e 294 viene indicato chiaramente che la zona carsica è zona sensibilissima per gli inquinanti, che vengono assorbiti rapidissimamente e dispersi lungo percorsi difficilmente predefinibili, nello stesso tempo viene individuato come particolarmente significativa ed impattante la variazione della percezione del paesaggio. A pag. 218 - 219 si evidenzia la problematicità data nella zona di Aurisina dalla sicura interferenza con "vuoti parietali" (cioè grotte) per circa 7 chilometri.

Ultima cosa, non però per importanza, come già detto prima continua a mancare il collegamento confinario verso Divaccia, destinato ad essere presentato in un quinto, scollegato, progetto. Però si afferma che Opicina sarà la stazione di collegamento della tratta internazionale, pur proseguendo lo smantellamento della stessa e del suo fascio di binari, come evidenziato anche recentemente da RFI nei programmi di dismissioni per il FVG, come altrettanto si può dire per l'interporto di Cervignano, dichiarato stazione base merci per il corridoio adriatico - baltico, ma di cui pure si prosegue la dismissione. Come pure in fase di dismissione risulta essere il binario di sorpasso di bivio Aurisina, a fronte dell'affermazione dell'esistenza di un collo di bottiglia sul tratto Monfalcone Bivio Aurisina, che proprio tale binario consentiva di minimizzare come effetti.

Analisi del documento sottoposto a valutazione

Come detto questo documento dovrebbe, secondo i proponenti, fornire gli strumenti per una lettura unitaria dei ben 4 progetti presentati a suo tempo per un percorso di complessivi 156 chilometri. A suo tempo il ministero per l'ambiente osservò che era incongruo non aver presentato per la Valutazione ambientale un unico progetto, con la possibilità di valutare il complessivo impatto di un'opera che di fatto era unitaria e non suddivisibile in singoli lotti.

Quanto richiesto dal ministero non sembra poter essere assolto da un testo di meno di 300 pagine che dovrebbe indicare le soluzioni da adottare, per i proponenti, per eliminare, o quantomeno minimizzare, gli effetti complessivi su areali estremamente delicati e vulnerabili.

In compenso il testo, per quanto non dettagliato, offre, se possibile, ancor più materia di perplessità in merito alla valutazione ambientale e ai costi-benefici, tuttora non esplicitati, di quanto a suo tempo fornirono i 4 progetti distinti.

SATURAZIONE DELLE LINEE ESISTENTI

Anche l'affermazione a p. 42 che la fruibilità delle linee esistenti possa essere migliorata poco da interventi di ammodernamento non invasivo, pur essendo altamente opinabile, risulta insufficiente a permettere la decisione a favore dell'opera, in quanto omette di specificare quale sia l'attuale tasso di fruizione delle disponibilità della linea. Si rammenta che negli anni questo tasso di uso è diminuito, essendo progressivamente stati aboliti collegamenti sia nazionali che internazionali, sia per il traffico merci che per quello di persone. In compenso RFI e Trenitalia si premurano non di migliorare le strutture esistenti, bensì di ridurle,

SUL PIANO STRETTAMENTE AMBIENTALE E SOCIALE

Zona triestina del flisch.

g
B
R

Viene previsto l'uso di talpe per lo scavo delle gallerie nella zona flyschoida di Trieste, p. 71 del testo, (indicativamente una decina di Km in doppia galleria da Prosecco a Trieste Grotta, per il collegamento con la linea di cintura esistente).

Questo con solo fuggevoli accenni alla estrema fragilità del sistema del flysch, arenaria degradata, mista a terre sciolte con percolamenti di acqua di notevole variabilità che, se alterati, possono rendere scivolosi gli strati e avviare fronti di frana notevoli e dalla imprevedibile estensione. Questi scavi vengono indicati come privi di interferenze con recettori antropici, essendo in galleria, ignorando che lungo tutto il percorso si sviluppano, sopra e a fianco della linea, rioni anche densamente abitati, con costruzioni a volte a poche decine di metri dalle canne delle gallerie e che possono essere (e presumibilmente sarebbero) pesantemente coinvolti anche dall'apertura di un solo fronte di frana. Inoltre lungo tutto il percorso (che segue la linea di costa del golfo di Trieste) vi sono numerosissimi ruscellamenti superficiali di acque anche con carattere fisso, noti a Trieste con il termine locale "patok", che indicano l'esistenza di affioramenti di abbondanti acque sotterranee che appunto, se deviate, rischiano di rendere instabile il fronte flyschoida.

Eppure, nonostante le negative esperienze del Mugello e della attuale variante di valico appenninica (con frane di paesi e di strutture esistenti) sembra che nulla venga pensato per valutare i rischi concreti di simile un operato in area altamente abitata che non viene neppure individuata come recettore sensibile negli appositi studi.

Zona veneta delle bonifiche.

Viene proposto la deviazione temporanea di interi canali di bonifica e irrigazione (p. 74) per permettere il cantieramento dell'opera

Inquinamento atmosferico.

Viene indicato a p. 210 come esistente solo in fase di cantiere, ma nullo in fase di esercizio, eppure dovrebbe essere valutato l'effetto dato dall'aumentato fabbisogno di energia elettrica, con le conseguenti aumentate emissioni delle centrali elettriche. Il fatto che questo aumento non sia localizzato nell'area dell'opera non lo rende meno collegato all'opera stessa.

Sul piano sociale

Non è valida l'affermazione riportata in varie parti del documento (es. p. 90 per il territorio goriziano e triestino) relativamente alla scarsa importanza degli espropri, in quanto prevista soprattutto in terreni dediti all'agricoltura. Questa considerazione dovrebbe invece far propendere contro l'opera, proprio in quanto essa incide su aree dedite alle attività primarie (produzione di beni primi) e quindi aree difficilmente sostituibili, non alterate in modo definitivo dall'antropizzazione e dedicate al costante sostentamento delle necessità alimentari della società, quindi di valore inestimabile (perché tendenzialmente infinito) e costantemente rinnovato e rinnovabile nel tempo.

Sull'interferenza con le acque.

A p. 218 si afferma che le interferenze esistono solo per materiali biologici dei treni in corsa (si presume residui dei wc) in quanto non viene più effettuata l'operazione di diserbo chimico (sostituita da quali accorgimenti? Pietrisco sterilizzato?). Però non vengono indicate le modalità di raccolta di eventuali fuoriuscite di materiali inquinanti in caso di incidente (se non per le canne sotto il carso in un inciso) e le modalità di minimizzazione e controllo di effetti devastanti tipo incidente di Viareggio. In compenso poi si notano nel documento (p. 223) criticità specifiche date dall'esistenza in alcune delle zone di cantiere di falde acquifere in piano campagna (zona delle risorgive) o a brevissima distanza (zona dei laghi di Pietrarossa, del Lisert ecc.) con il possibile deterioramento della qualità delle acque e delle opere, in quanto la variabilità

della falda comporta necessità di tecniche particolari nella realizzazione. Quindi non si riesce a capire se l'inquinamento risultante è quello dell'opera sulla falda o viceversa...

Interferenza con le opere esistenti.

Il punto di maggior assurdo però lo si raggiunge a p. 229, dove gli estensori ed i proponenti, parlando del rischio di interferire con il bosco oasi faunistica di Alvisopoli propongono di spostare il sedime dell'autostrada A4, per fare correre la nuova opera ferroviaria sul tratto oggi occupato da questa. A parte il fatto che non si indica di spostare una strada interpodereale, ma una autostrada, questo tratto è esattamente quello su cui oggi sono operativi i cantieri per la creazione della terza corsia. Nel testo non si parla minimamente di eventuali contatti avuti con Autovie Venete per verificare la percorribilità di questa ipotesi ovvero i rischi e le conseguenze di una scelta che porterebbe a chiusure per anni della stessa autostrada.

Costi:

Come evidenziato del resto dalla Corte dei Conti francese, anche in situazioni ben più favorevoli rispetto a quelle italiane, sia relative alla solidità del sistema paese sia a quella delle distanze tra i punti di arrivo - partenza, le linee ad alta velocità costituiscono una fonte di deficit, non riuscendo a rientrare economicamente dell'investimento e non garantendo neppure la copertura degli oneri di gestione. Conseguentemente non possono essere proposte quali opere pubbliche a carattere anticiclico (investimenti, anche a fondo perduto, ma che producono effetti di sviluppo positivo tali da determinare un riavvio economico). Sono invece da ascrivere alla categoria delle opere depressive del mercato, bloccando per lunghi periodi (entrano in attività, salvo inconvenienti, solo una decina di anni dopo il primo investimento) notevoli quantità di liquidi che, se investiti in altri campi potrebbero costituire effettivamente il volano anticiclico di cui si parla.

Per quanto detto:

Il parere complessivo sull'opera, nelle sue quattro componenti e nel testo di lettura unitario non può essere che assolutamente negativo infatti:

1. manca completamente una analisi del rapporto costi benefici, che dovrebbe essere elemento prioritario per la stesura di progetti di tale portata
2. come attestato dagli stessi proponenti non si tratta di opera tale da invertire sostanzialmente il rapporto di trasporto stradale né sul movimento merci né sul movimento umano
3. l'opera interferisce con numerose realtà naturali degne di tutela, con costi sia ambientali che economici notevoli per mitigare le interferenze
4. nell'ambito carsico l'interferenza con grotte non note, su uno scavo di circa 10 Km, a prescindere dal successivo scavo per raggiungere la frontiera con la Slovenia, viene detto non valutabile, ma sicuramente importante, quindi portatore di rischio idrogeologico ignoto, dal costo imprevedibile ma certamente elevato (vedi gallerie della grande viabilità)
5. l'opera va ad incidere, lungo tutto il suo percorso, notevolmente sulle attività agricole primarie, tanto che sarà obbligatorio un ridisegno successivamente delle ripartizioni delle aziende, se si intende mantenerne la redditività (attività non contemplata nelle valutazioni ambientali e di costo)
6. l'opera è stata pensata senza valutare completamente le interferenze effettive nel territorio del comune di Trieste, in specifico non sono stati considerati come possibili recettori tutte le sussistenze residenziali soprastanti gli scavi in galleria nella tratta da Prosecco sino alla zona di Gretta, scavo effettuato in zona a flysch che in passato ha già dimostrato scarsa, se non pessima, stabilità aprendo zone notevoli di frana anche a fronte di limitatissimi interventi antropici

7. non è stata ugualmente presa in considerazione quale recettore tutta l'area cittadina da Greta a San Giacomo che sarà interessata dall'allargamento e potenziamento della galleria di circonvallazione e che presenta notevole antropizzazione sopra tutto il percorso
8. l'opera investirà con movimentazione di mezzi su gomma per l'asporto dei materiali di smarino aree già oggi eccessivamente interessate a movimentazioni di mezzi su gomma
9. non è stata presa in considerazione l'interferenza con i fiumi sotterranei lungo la città di Trieste, quantomeno il Chiave e il Settefontane, che vengono attraversati dalla galleria di cintura e che saranno sicuramente coinvolti dalle attività proposte, sia in fase di allargamento che in fase di abbassamento del sedime della galleria
10. non è indicata chiaramente la funzionalità del porto di Trieste nel periodo in cui per almeno 6 mesi la ferrovia rimarrà completamente bloccata, e per il ben più lungo periodo in cui sarà fruibile esclusivamente a binario unico (ovviamente salvo imprevisti geologici)

TRIESTE 18/8/12

