

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 Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Ep prot. DVA - 2012 - 0020422 del 23/08/2012

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 “

La sottoscritta Claudia CERNIGOI, nata a Trieste 17/2/1959, ivi residente in via San Primo n. 20, 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). Italferr 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 Italferr della documentazione integrale. Risulta infatti che alle amministrazioni non sarebbero stati consegnati tutti i files delle quattro tratte 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.

Comunque, ad ulteriore invalidazione della presentazione si rileva che continua a mancare l'analisi costi benefici. Se non è dato conoscere quali sono le presumibili spese previste e quali gli ipotizzabili benefici sia in termini economici che ambientali dell'opera risulta materialmente impossibile stendere un bilancio ragionato e quindi valutare concretamente l'impatto ambientale e se lo stesso sia sostenibile o meno.

Questa documentazione dovrebbe essere sempre la prima proposta all'attenzione degli enti e delle persone interessate, non rimandata nella sua compilazione a cose ormai decise. Già la stessa spesa di progettazione per la VIA dovrebbe essere sostenuta da un primo positivo approccio economico alle problematiche date, ovvero quantomeno da una valutazione del possibile mercato al quale l'opera può rivolgersi.

Mancando questo elemento fondamentale si ritiene che la Valutazione deve essere rinviata sino alla presentazione dello stesso.

Manca inoltre tuttora la traduzione in lingua slovena, pur interessando la tratta isontino – triestina aree abitate dalla comunità slovena, che viene colpita nei suoi specifici interessi e messa in condizione di non poter accedere alle documentazioni come previsto dalle norme di tutela.



Trieste, 17 agosto 2012.