

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E.prot DVA - 2012 - 0020433 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"

La sottoscritta Rosa Ricciardi esprime le seguenti osservazioni sul progetto di cui all'oggetto in quanto residente in Via Carducci 6 a Palmanova (Udine), zona interessata dal progetto della nuova linea ferroviaria AV/AC che definisce la deviazione Cervignano - Torviscosa - San Giorgio di Nogaro - Bagnaria Arsa - Gonars - Palmanova:

- 1) in via Carducci, Foscolo, Manzoni si è sviluppata negli anni 70 la nostra zona residenziale, compresa tra i 30 e i 100 metri dal progettato binario, accanto alla zona residenziale del Viale Stazione, di Via Cervignano e Via Grado che comunque hanno distanze in linea d'aria sotto i 350 metri;
- 2) la mia residenza di via Carducci dista meno di 35 metri dai binari attuali e 500 metri dalla stazione ferroviaria di Palmanova
- 3) oltre i binari attuali ci sono altre residenze, un'attività commerciale, la zona industriale-artigianale di Palmanova, tutto a meno di 500 metri dal progettato nuovo binario, e nel Comune vicino a meno di 1 km ci sono attività agricole (vitigni) importanti.

Nel confermare quanto già inviato nella primavera del 2011 con raccomandata r.r. faccio presente che il progetto preliminare è redatto a tavolino senza prendere in minima considerazione il peggioramento della qualità della nostra vita, di quella dei nostri figli, la perdita di valore delle nostre abitazioni, il completo stravolgimento alla viabilità dei residenti.

Conferma quanto sopra la superficialità con la quale le nostre residenze sono state schedate (senza preavvertire nessuno di noi) inserite in Comune di San Marco, che non esiste!!!!

Il progetto non tiene conto inoltre di quanto la linea ferroviaria Tarvisio- Trieste/Venezia che ferma a Palmanova è utilizzata oggi da parte dei pendolari, degli operatori economici, di tutti coloro che attraversano ad ovest il territorio del Comune di Palmanova per i motivi più diversi, degli attuali tempi di percorrenza che sarebbero completamente condizionati ad esigenze commerciali di alta capacità tutte da dimostrare!!!

Faccio presente che ad oggi:



1) non si conosce il calcolo dei costi/benefici dell'intera opera TAV AV/AC, per capire quanto costerà questa nuova infrastruttura, quali sono i finanziamenti certi, perché noi abbiamo già subito i disagi della costruzione dell'interporto di Cervignano che tutt'ora non funziona, mentre la nostra zona sopporta il carico - scarico del legname della BIPAN di Bicinicco che dovrebbe andare a Cervignano;

2) manca il calcolo dei costi/benefici del nuovo tratto che collegherà San Giorgio di Nogaro, Torviscosa e Cervignano a Palmanova, che allunga i tempi di percorrenza dei viaggiatori, stravolge intere proprietà contadine del Comune di Gonars, prevede la costruzione di molti cavalcavia alti 13 metri, aggrava il problema della viabilità e sposta semplicemente il problema dal Comune di Bagnaria Arsa a quelli di Gonars e Palmanova;

3) non si capisce perché il progetto si ferma a Palmanova e non prosegue almeno fino a TARVISIO. Non vorrei che alla fine noi ci ritroviamo con il doppio binario per l'Alta Capacità che finisce dietro le nostre residenze e l'interporto di Cervignano continua ad essere un'opera inutilizzata.

Per la zona residenziale a ridosso della linea ferroviaria è necessario un nuovo progetto preliminare specifico che individui la migliore soluzione per tutti i soggetti che vengono coinvolti dalla stessa, a cominciare dai residenti e dalle attività economiche.

Mi aspetto che il tecnico incaricato dalle Amministrazioni Comunali di Palmanova, Bagnaria Arsa e Gonars, etc. incontri i residenti delle zone interessate prima di stendere un nuovo progetto preliminare per tutta l'area che sta attorno alla Stazione ferroviaria di Palmanova per garantire:

- ▲ la qualità della vita attuale dei residenti delle zone residenziali a est e a ovest della linea ferroviaria
- ▲ la viabilità privata e pubblica a est e a ovest della linea ferroviaria
- ▲ la viabilità della zona industriale a ovest dell'attuale Stazione
- ▲ di poter superare il continuo disagio che si crea alle attività produttive con la chiusura dei due passaggi a livello della linea ferroviaria Cervignano - Palmanova.

Assieme ad altri residenti ho fatto dei sopralluoghi e sono convinta che una buona soluzione si otterrebbe spostando il tracciato AC dopo Cervignano tutto sulla ex linea ferroviaria che arrivava da San Giorgio di Nogaro, evitando così :

- a) di passare nel centro di Sevegliano in Comune di Bagnaria Arsa,
- b) il tracciato nel Comune di Gonars in località Bordiga.

All'uscita del cavalcavia autostradale in Comune di Palmanova i binari dovrebbero dirigersi verso nord:

PRIMA PROPOSTA

affiancando la sede dell'autostrada A23 Palmanova - Tarvisio dove non ci sono abitazioni.

La linea attuale rimarrebbe per i viaggiatori, i pendolari e i nuovi turisti che potrebbero aggiungersi per la visita alla città fortezza di Palmanova, che diventerà patrimonio dell'Unesco assieme a Bergamo e altre città fortificate da Venezia.

SECONDA PROPOSTA

mantenere la linea dei binari di transito il più a OVEST possibile rispetto al tracciato attuale.

Dirottare comunque nelle due proposte lo scarico/carico merci per la ditta BIPAN di Bicinicco allo scalo di Cervignano o in un'area dedicata della zona industriale.

Come cittadina sono interessata a conoscere i costi di questa proposta per confrontarli con il calcolo dei costi/benefici dell'attuale progetto preliminare, perché a mio avviso costa meno, ha meno impatto ambientale/acustico, evita gli espropri, soprattutto non sottrae altro terreno agli agricoltori della zona e non allunga i tempi di percorrenza dei viaggiatori, per lo più studenti e lavoratori pendolari.

Se invece, come oggi è progettato, il traffico merci AC si sovrapporrà a quello passeggeri, ci saranno tempi di percorrenza più lunghi per i lavoratori, gli studenti e i viaggiatori che si recano da Udine a Trieste o Venezia, passando per Palmanova.

La richiesta oggi è quella di ridurre i costi dei Km di ferrovia del tutto nuovi, il numero e l'altezza degli attraversamenti della linea ferroviaria con i cavalcavia che oggi sono previsti con un'altezza di 13 mt (i cavalcavia dell'autostrada non raggiungono gli 8 metri), i lavori di manutenzione straordinaria alla mia abitazione (e a quelle vicine) per assorbire le vibrazioni e il rumore dovuto al passaggio dei convogli, un doveroso riconoscimento monetario della perdita di valore delle nostre residenze.

In ogni caso quello che mi preme è essere informata tempestivamente e non essere tenuta all'oscuro di quanto si deciderà sulla nostra pelle, cosa che purtroppo dal 2007 al 2011 è già accaduta.

Premesso quanto sopra osservo in merito al

Metodo adottato per la Procedura

- la 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" ;
- il 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 dai 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'istallazione del sistema S.C.M.T. (sistema di controllo ferroviario) che potrebbe garantire una migliore sicurezza e OTTENERE IL TRIPLO 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. 433 – 322, 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 la sottoscritta considerato :

- che le potenzialità delle linee ferroviarie attuali non sono sature, secondo dati Rfi e che quindi le attuali hanno ampi margini di utilizzo,
- che 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;
- che lo Studio di prefattibilità 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 prevede di potenziare la linea storica;
- il parere negativo allo S.I.A. espresso alla Regione Friuli – Venezia – Giulia dalla maggioranza dei Comuni interessati all'opera;
- 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;
- che l'analisi trasportistica non presenta delle stime approfondite e realistiche nelle previsioni;

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.

Inoltre in riferimento alla documentazione del Progetto Preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale - componente rumore, la sottoscritta **Ricciardi Rosa**, in qualità di comproprietaria al 50% con Dentese Enzo dell'immobile identificato con il codice ricettore numero **5499**,

premessò

- a. che l'edificio è stato erroneamente localizzato in un inesistente Comune di "San Marco";
- b. che l'edificio è stato costruito nel 1976 in zona residenziale, nel rispetto del piano regolatore comunale e senza alcuna deroga da parte delle Ferrovie dello Stato;
- c. che l'immobile si compone di 2 nuclei abitativi, uno dei quali viene regolarmente locato a prezzi di mercato;
- d. che il giardino di pertinenza viene regolarmente "vissuto" dai residenti e che questo costituisce un pregio che ha sempre facilitato la locazione dell'immobile di cui sopra;
- e. che nel 2008 è stato installato un impianto a pannelli solari che alimentano una caldaia ad alta condensazione di ultima generazione.

osserva

che la realizzazione del progetto comporterà delle modifiche ambientali tali da:

- azzerare il valore commerciale dell'immobile nel suo complesso, rendendone nulla ogni possibilità di vendita fin da subito;
- azzerare le possibilità di locare con profitto il secondo nucleo abitativo, con un danno immediato, rispetto a quando verrà effettivamente completata l'opera;
- ridurre considerevolmente la resa dei pannelli solari con conseguente aumento delle spese di riscaldamento dell'immobile;
- ridurre considerevolmente la fruibilità dell'area verde, a causa della riduzione della luminosità, dell'aumento del rumore e delle vibrazioni causate dai treni merci in transito;

- arrecare un danno esistenziale ai proprietari che risiedono nell'immobile da oltre 35 anni, e ai propri eredi che si vedono costretti un'altra residenza per il futuro;

La sottoscritta, in considerazione di quanto esposto, se non saranno possibili delle modifiche significative al tracciato e alla realizzazione dell'opera, chiede:

1. un adeguato indennizzo del danno emergente quantificabile in almeno euro 500.000,00 (cinquecentomila);
2. un adeguato indennizzo del lucro cessante quantificabile in euro 200.000 (duecentomila);
3. un adeguato indennizzo del danno esistenziale quantificabile in euro 600.000 (seicentomila);
4. la posa di barriere antirumore che siano permeabili alla luce, evitando l' "effetto lente";
5. il rivestimento delle zone opache delle barriere con celle fotovoltaiche plastiche del cui beneficio economico/energetico possa beneficiare l'immobile;
6. l'adozione di adeguate misure costruttive volte alla minimizzazione delle vibrazioni del pavimento del piano terra e secondo piano conseguenti al passaggio dei convogli;
7. l'isolamento acustico della struttura esterna dell'immobile, attraverso la realizzazione di un cappotto fonoassorbente e la sostituzione degli infissi.

La sottoscritta ROSA RICCIARDI
nata a PALMANOVA il 22/10/1948
e residente a PALMANOVA
in via CARDUCCI n.6
codice fiscale **RCCRSO48R62G284S**

Data 14 agosto 2012

Firma ... 