

Porpetto 17/8/2012



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

E.prot DVA - 2012 - 0020650 del 27/08/2012

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Via C. Colombo n.44 00147 ROMA
fax 06.57225994

Al Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti
l'Architettura e l'Arte Contemporanea
Via di San Michele 22 00153 ROMA
fax 06.58434416



Direzione Centrale Ambiente Energia e Politiche per la montagna Servizio Valutazione Impatto Ambientale
Via Giulia 75/1 34126 TRIESTE

Oggetto: NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE: PROGETTO PRELIMINARE. OSSERVAZIONI ALLA PROCEDURA DI VIA.

ANTEFATTO.

Lo scrivente Comitato per la Vita del Friuli Rurale, non può che accogliere con legittima soddisfazione la ripresentazione del progetto in epigrafe in forma unitaria. Ovvero l'esito della diffida emessa nei confronti di codeste autorità con nostra del 10/1/2011, affinché la procedura di VIA relativamente al progetto in questione, già avviata per tronconi distinti sul finire del 2010 fosse considerata nulla e non procedibile per manifesta irregolarità nell'accesso agli elaborati di progetto; in subordine per la richiamata norma alla Circolare del Ministero dell'Ambiente 7/10/1996 n. 15208 laddove si esplicita che la valutazione di impatto ambientale "deve prendere in considerazione, oltre a elementi di incidenza propria di ogni singolo segmento dell'opera, anche le interazioni degli impatti indotte dall'opera complessiva sul sistema ambientale, che non potrebbero essere apprezzate nella loro completezza se non con riguardo anche agli interventi che, ancorché al momento non se ne sia prospettata la realizzazione, siano posti in essere (o sia inevitabile che siano posti in essere) per garantire la piena funzionalità dell'opera stessa".

Con l'occasione si da atto alle autorità comunitarie investite del problema di aver dato pronto ed efficace seguito alla nostra denuncia di irregolarità.

CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE.

La complessità del progetto in esame, la sua articolata funzionalità, la varietà delle tipologie costruttive, la complessità delle variegate condizioni ambientali e delle caratteristiche geologiche ed idrogeologiche e paesaggistiche ma anche le condizioni dei ricettori e degli habitat implica la redazione di una istruttoria di impressionante impegno, fuori dalla portata dei singoli e delle volonterose associazioni, se non per frammentarie analisi e puntuali valutazioni. Di tale asimmetria il cittadino è conscio e la sua impotenza si è accresciuta negli anni in seguito ad una serie infinita di coercizioni, disinformazioni e pressioni esercitate al di fuori di ogni ragionevole

procedura, nel chiaro intento di condizionare il percorso decisionale e sottrarlo al dibattito pubblico, quindi all'esercizio della democrazia partecipata. Ne sono derivati otto anni di conciliaboli condizionati da scelte tecniche sponsorizzate dall'amministratore regionale di turno e da funzionari RFI sempre pronti a soddisfarlo pur di conseguire una qualche approvazione, non necessariamente la soluzione più efficace sotto il profilo trasportistico ed ambientale, ma anche della coerenza dal punto di vista economico. Non un tavolo tecnico dunque, bensì tavoli separati formati da Sindaci privi di competenze di sorta, di Comuni talvolta estranei al tracciato predefinito, proprio per meglio avallarlo. Spinti a dover sottoscrivere accordi e protocolli d'intesa i Sindaci si accontentavano di credere che il tracciato imposto era frutto di una volontà europea e così non hanno saputo fare altro che puntare sul baratto e sulle compensazioni. Ne sono seguiti indirizzi e scelte strategiche aprioristiche basate su millantati accordi con la Slovenia, poi svaniti nel nulla, con la necessità di avvallare lo scalo merci di Cervignano, inutile quanto costoso e, più generale, una linea ferroviaria che non è giustificata dai sacrifici ambientali, né dagli enormi costi di costruzione, né tantomeno da quelli gestionali. Uno dei figli di tale dissennato modo di operare è il polo intermodale di Redipuglia con una stazione ferroviaria posta in relazione ad un aeroporto di quarta categoria le cui condizioni fisiologiche non consentono alcuna realistica possibilità di futura espansione, posto in una posizione geografica troppo scomoda per attirare una utenza regionale troppo dispersa e risicata per giustificare quella tappa.

Resta poi il problema di una convivenza funzionale studiata ad arte perché l'insufficiente bacino di utenza dei passeggeri potesse giustificare il trasporto delle merci, e viceversa. Un ibrido insensato quello del TAV TAC fatto per soddisfare caratteristiche prestazionali interferenti per non dire antitetiche. E per fortuna che l'opposizione dei Comitati ha obbligato a riflettere e ad accorgersi che, anziché andare in Ucraina le merci prendono la via del Nord: ecco allora aprirsi il corridoio Baltico e il rinato interesse per la Pontebbana: una linea ferroviaria dormiente perché monca! Né, si può accettare l'idea di una linea che assume il titolo, l'armamento, i vettori e i costi di un Treno ad Alta Velocità, quando per ben che vada offre una qualità prestazionale da treno rapido.

Non meno problematici rimangono gli aspetti procedurali, perché se è ben vero che spetta al MATTM sorvegliare sull'impatto ambientale, chi dovrà sovraintendere agli aspetti trasportistici, alle verifiche tecniche e alla incidenza economica dell'opera? Sarà ancora una volta il controllato a controllare sé stesso? E poiché oggi scontiamo una eredità fallimentare fatta di soluzioni progettuali tutte miseramente superate, chi ci obbliga a fidarci per l'ennesima volta? Un soggetto che non è stato in grado di portare a termine con successo e rispetto delle previsioni di spesa le linee ad AV già realizzate può reclamare la fiducia della Comunità?

Con tali presupposti e con le evidenti storture che sono derivate dall'incompetenza e dall'isteria di un decisionismo da comiziati, possiamo dire che il progetto in questione è da considerarsi a tutti gli effetti **irricevibile**. E non siamo i soli ad affermarlo, perché al coro, ormai generale, ha finito per aggiungersi nientemeno che il Commissario Straordinario Mainardi: **troppo alto il prezzo economico e con esso il prezzo**

ambientale per non preferire il semplice e subito fruibile potenziamento della linea esistente, cioè l'opzione zero! A precederlo in una presa d'atto sul piano del ritorno economico che non avrebbe giustificato l'impresa, lo stesso Presidente delle Ferrovie dello Stato.

UN PROGETTO INCOMPLETO

Molti sono stati gli studi che hanno tentato di propagandare il successo e il ritorno economico della linea in questione. In realtà il progetto ancora una volta è privo di un elemento conoscitivo fondamentale: l'analisi costi/benefici.

Né può sfuggire il fatto che il medesimo sia stato redatto facendo riferimento ad un **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica** che risale al gennaio 2001, quindi in uno scenario che in 11 anni (pag 20 Relazione Generale) é mutato radicalmente. Altrettanto evidente è la mancata proiezione nel tempo, cioè il mancato tentativo di collocare la nuova linea in scenari che siano ragionevolmente rappresentativi dell'epoca in cui l'opera potrebbe essere completata (fra 20, 30, 40 anni). Ciò al fine di introdurre eventuali correttivi necessari ad evitare il fallimento dell'iniziativa e, quindi, stabilire gli interventi da promuovere in itinere, ecc. H

E' tuttavia evidente che il progetto attuale non è risolto in uno degli aspetti ritenuti fondamentali della Comunità Europea: il collegamento con la rete slovena e, nel contempo, il collegamento con la città di Trieste, che allo Stato non ha nulla a che vedere con una linea AV.

Non meno vistosa è la mancata definizione delle opere necessarie alla rete esistente su cui si innesta la nuova galleria di accesso alla città di Trieste, ovvero delle risagomature delle gallerie di accesso al porto di Trieste, per renderle consone agli ingombri odierni.

Il progetto rimanda alle fasi successive la identificazione dei rumori e l'entità delle vibrazioni prodotte dai treni in transito e, in effetti a meno di eseguire simulazioni in sito che il Progettista dimostra di non aver eseguito, tali aspetti finiranno per essere identificati a cose fatte quando sarà forse troppo tardi per rinvenire i necessari rimedi. In relazione ai singoli aspetti coinvolti, nel seguito ci si sofferma su due tratte particolarmente emblematiche e nel contempo dense di problemi irrisolti.

ALTOPIANO CARSICO

Del tutto evidente è il tentativo del progettista di ovviare al giudizio negativo espresso a suo tempo dalla Commissione di Impatto Ambientale. Il 1 aprile del 2005 la Commissione Speciale, esaminati gli elaborati dello studio di impatto ambientale relativi al progetto "Nuova Linea AV/AC Venezia Trieste, Tratta Ronchi dei Legionari Trieste, dopo approfondito esame emise un parere negativo che lasciava poco spazio alle illazioni. Dapprima il proponente pensò di ripresentare la soluzione proposta e di farsi carico di una serie di controlli in corso d'opera e di promesse, convinto in tal modo di superare l'ostacolo. Passato a più miti consigli finì con il desistere da quell'intento strumentale, e si trattenne dal formulare nuove proposte progettuali convinta che le osservazioni manifestate non offrirono possibilità di sorta.

Con l'odierna proposta l'approccio al problema è cambiato: ma solo in apparenza. Interrotta la linea AV ad Aurisina ha deciso di raggiungere Trieste innestandosi sulla linea ferroviaria esistente. Raggiunge invece la rete merci di accesso al porto del Capoluogo con la sola linea AC, sebbene con una livelletta impegnativa e un percorso inserito per quanto più possibile nella formazione flyshoide prossima alla linea di costa, nell'evidente intento di limitare al minimo possibile la possibilità di incorrere nelle cavità carsiche dell'altopiano carbonatico. Si ha in tal modo un primo tratto nei calcari dove si avanza con lo scavo tradizionale e un secondo tratto dove in forte discesa si avanza nelle serie marnose arenacee con un scavo meccanizzato a FFS.

Ebbene, nell'ambito delle rocce calcaree che, è lo stesso progettista a prendere atto che la linea *interessa spesso volumi a carsificazione matura, intensa e profonda con una varietà di forme epigee ed ipogee veramente notevole... predominano i pozzi prevalentemente verticali, sorta di inghiottitoi ... a sezione ellittica larghi 3-6 metri... meno frequenti ma di dimensioni solitamente maggiori sono le gallerie... le più ampie hanno larghezza di 40 metri...*(Relazione Generale pagg. 42 e 43) Sebbene nella descrizione delle modalità realizzative il progettista si dica attento a confinare le eventuali cavità, i metodi di avanzamento tradizionali non possono minimamente impedire che si manifestino contaminazioni e cementificazioni sino a distanze e profondità inimmaginabili e non c'è prudenza o tecnica che le possa impedire o limitare. **Sia si tratti dei fluidi di perforazione che di operazioni di getto i danni sarebbero irreversibili, quanto imponderabili.**

Quanto invece alla galleria il cui scavo si intende affidare ad un tunneler la situazione non appare certo confortante. Se entrando nel flysch non è da temersi la presenza delle cavità, per contro in quel mezzo sono da temersi tensioni residue e una situazione di spinta anisotropa che fa temere sulla effettiva utilità di un tunneler. L'alternanza di banchi di arenaria di siltiti e di argilliti marnose forse rigonfianti e in un contesto sicuramente saturo, non sono certo l'ideale per una macchina di scavo i cui utensili frontali sono tarati per intaccare materiali a caratteristiche meccaniche costanti. Non a caso un mio docente in rock mechanics dell'università di Berkeley era uso dire *le nostre montagne sono piene di tunneler incagliati...*

Ma non basta, perché, ammesso che non si incagli, il tunneler, oltretutto operando in discesa, finirebbe per produrre una poltiglia saturo che non vale nulla e che sarà ben difficile ricollocare a discarica.

Un altro aspetto connesso è la turbativa che inevitabilmente sarà arrecata al sistema idrologico locale, visto che la formazione flyshoide, semi impermeabile com'è, funge da tappo nei confronti del retrostante massa carsificata. Quanto ne sia il danno derivato è solo ipotizzabile, perché la variabilità locale non consente previsioni di sorta, né correttivi.

Restando ancora nell'ambito dei lavori in sottoterraneo rimane da osservare come una distanza fra i by pass di 500 metri sia eccessiva: sicuramente insufficiente a garantire la possibile evacuazione e messa in sicurezza dei viaggiatori in caso di incendio o incidente. Altrettanto prudentiali ed accurate devono essere le trappole per l'intercettazione dei liquidi pericolosi dispersi in caso di guasto o incidente.

In ultima analisi, le condizioni rappresentate dagli elaborati di progetto configurano le medesime problematiche, incertezze ed inconvenienti che nel citato parere del 2005 costarono la bocciatura del progetto da parte della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale.

PIANURA FRIULANA

L'attenzione si concentra in una tratta emblematica quanto rappresentativa. Siamo in località Porpetto fra le progressive 24+400 e 28+800 della tratta Portogruaro-Ronchi dei Legionari.

E' il tratto in cui il tracciato si discosta dall'affiancamento al rilevato autostradale e attraversa le campagne in mezzo al borgo di Pampaluna sino a superare la zona commerciale e residenziale di Porpetto e quindi attraversare il fiume Corno. Ebbene è una delle più plateali ed inutili sacrifici di terre fertili, quando la linea avrebbe potuto tranquillamente risiedere sulla sede ferroviaria esistente, cioè alla stregua di quanto si verifica a distanza di qualche centinaio di metri nell'abitato di Cervignano e a quanto era stato previsto nello studio di fattibilità- progetto preliminare redatto dalla stessa RFI. Sì, perché entro velocità comprese fra i 250 e i 200 Km/ora lo studio dava per scontato che si potesse rimanere sul vecchio sedime!


Ebbene, visto che ormai si viaggia a non più di 200 km/ora il risultato è che il borgo di Pampaluna è spaccato in due e Porpetto rimane intrappolata in una cuspide contornata dal rilevato autostradale da una parte e dal rilevato /viadotto ferroviario dall'altra. Con l'aggravante che dai +5 metri sul piano campagna del piano del ferro si aggiunge una barriera anti rumore di 7 metri, cosicché la muraglia di 12 metri non lascia passare un filo di vento e la zona intercetta resta preda della stagnazione e delle nebbie: con buona pace dei progettisti RFI.

Ma c'è dell'altro, perché a dispetto del fatto che la zona sia caratterizzata dalla presenza delle risorgive, da importanti corsi d'acqua e da strade, tanto da prevedere una sfilza di pali di fondazione e chissà quali bonifici sotto i rilevati, in quei quattro chilometri e mezzo non c'è uno straccio di indagine geognostica, una sola prova di laboratorio, un piezometro per la misura della falda. Nulla di tutto ciò, e intanto si preme per avere il decreto di compatibilità ambientale, perché una volta dato l'assenso la cosa è risolta.

LA PARTECIPAZIONE DEL PUBBLICO

Considerata la complessità della materia, il coinvolgimento della popolazione residente e l'importanza del sistema trasportistico di che trattasi si chiede a codesto spettabile Ministero di concedere l'inchiesta pubblica ai fini dell'emissione della valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera.

Distinti saluti



Aldevis Tibaldi

Comitato per la vita del Friuli Rurale
Via Volta 10 Porpetto UD CAP 33050 (tel. 330998268)