



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia - onlus



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

E.prot DVA - 2012 - 0020112 del 22/08/2012

Al

Ministero dell'ambiente e della tutela del
territorio e del mare

Direzione generale per le valutazioni
ambientali - Divisione II

via C.Colombo 44 - 00147 Roma

Al

Ministero per i beni e le attività culturali

Direzione generale per il paesaggio, le
belle arti, l'architettura e l'arte
contemporanea

via S.Michele 22 - 00153 Roma



Alla

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

Direzione centrale ambiente, energia e
politiche per la montagna

Servizio Valutazione Impatto Ambientale

via Giulia 75 - 34126 Trieste

**OGGETTO: Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del
progetto preliminare della "NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE, TRATTA
RONCHI-TRIESTE" - osservazioni.**

In merito al progetto della NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE, TRATTA
RONCHI-TRIESTE presentato da Italferr e pubblicato in data 22.12.2010, Legambiente
del Friuli Venezia Giulia intende esprimere le proprie osservazioni in qualità di
portatore di interesse, in base alla normativa vigente.



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia - onlus

PREMESSA

Da sempre Legambiente sostiene la necessità che il trasporto di merci e persone avvenga il più possibile su rotaia anziché su gomma, essendo la ferrovia allo stato attuale il sistema di trasferimento meno impattante e quindi più sostenibile dal punto di vista ambientale per quanto riguarda emissioni atmosferiche, consumo di energia fossile non rinnovabile e infrastrutture viarie.

Questa convinzione non ci consente, tuttavia, di accogliere acriticamente qualsiasi iniziativa volta all'incremento del trasporto su ferro e, nel caso di progetti per la realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie come quello in esame, non ci esime dalla valutazione di un bilancio ambientale complessivo nel territorio oggetto dell'intervento.

CONSIDERAZIONI GENERALI

1. ELABORATI DI PROGETTO PER LA CONSULTAZIONE

La mole di materiale è imponente e la versione digitale che è stata distribuita mal si presta ad una consultazione rapida ed efficace: la realizzazione dei file in formato *.pdf* ottenuti mediante *scannerizzazione* degli elaborati cartacei non consente una precisione adeguata nell'ingrandimento delle tavole grafiche e rende complessa l'identificazione e la lettura dei testi.

2. SUDDIVISIONE DELLA LINEA IN TRATTE

Prima ancora di scendere nell'analisi dello specifico progetto relativo alla tratta Ronchi-Trieste, si rileva l'assoluta irrazionalità della suddivisione in diverse tratte (con diversi progetti) della linea ad Alta Velocità/Alta Capacità ferroviaria che dovrebbe correre senza soluzione di continuità da Torino a Trieste¹.

La suddivisione in tratte diverse con progetti preliminari autonomi configura il potenziale (e neppure remoto) rischio di veder realizzati solo alcune porzioni di ferrovia ad Alta Velocità/Alta Capacità scollegate tra loro, qualora le procedure autorizzative di qualcuno dei progetti non fossero completate.

In tal modo, pertanto, si mette a repentaglio la stessa ragion d'essere del Progetto Prioritario 6 che dovrebbe essere quella di assicurare la continuità dei collegamenti tra le regioni occidentali e quelle orientali europee².

Risulta, a nostro avviso, anche impossibile (e scorretto) effettuare una valutazione ambientale che si limiti alle singole tratte ovvero ai singoli progetti e che non possa tener conto dell'intera opera in progetto, almeno per quanto riguarda il territorio nazionale.

Un discorso a parte è invece quello relativo alla tratta "bivio S.Polo-Monfalcone", che meriterebbe un progetto a sé stante.

3. QUADRUPPLICAMENTO TRATTA BIVIO S.POLO-MONFALCONE

Come verrà più esaurientemente descritto nelle nostre osservazioni relative all'analisi trasportistica, per soddisfare le esigenze dovute al previsto aumento di traffico su



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia - onlus

ferro a nostro avviso sarebbero sufficienti interventi di adeguamento e integrazione della rete ferroviaria esistente.

Prendiamo atto che tali lavori di miglioramento devono necessariamente comprendere un nuovo assetto dello snodo S.Polo-Monfalcone al fine di rendere indipendenti le linee Mestre-Trieste e Udine-Trieste. Questo intervento viene previsto sostanzialmente nella "fase 1" della cantierizzazione relativa alla tratta Ronchi-Trieste³.

Riteniamo che questa serie di lavori meriterebbe una progettazione autonoma, indipendente da quella della "NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE, TRATTA RONCHI-TRIESTE".

In questo modo l'iter autorizzativo potrebbe essere più snello e soprattutto, una volta terminata la realizzazione di questi lavori ed entrata in esercizio la nuova tratta "bivio S.Polo-Monfalcone", si potrebbe verificarne l'efficienza attraverso un'aggiornamento dell'analisi trasportistica, che permetta di evidenziare i nuovi flussi di traffico e di valutare la necessità (o meno) della realizzazione di una nuova linea ad Alta Velocità/Alta Capacità.

In ogni caso, va tassativamente previsto, a nostro avviso, un aggiornamento dei dati e delle analisi sui flussi di traffico al termine di ogni fase progettuale, in modo da calibrare gli interventi successivi coerentemente con le esigenze trasportistiche del momento e non per mera esecutività di un progetto che, negli anni, può rivelarsi ormai obsoleto e inadeguato.

Questo soprattutto tenuto conto che si tratta di un'opera che prevede una cantierizzazione di alcuni decenni, decenni nei quali le previsioni di traffico effettuate in funzione del presente progetto, stante anche la contingente situazione di crisi economica in rapida ed imprevedibile evoluzione, potrebbero rivelarsi disattese.

Sempre in merito ai lavori di adeguamento della tratta "bivio S.Polo-Monfalcone", vista l'imponenza delle opere in galleria e quindi la complessità del progetto, non si capisce perché venga proposta un'unica soluzione senza presentare almeno qualche altro tracciato alternativo, che se non altro faccia capire quali siano stati i ragionamenti e le scelte che hanno condotto all'articolato disegno di progetto di questa tratta.

L'analisi delle alternative di progetto, infatti, si limita al mero confronto tra il progetto attuale, quello presentato precedentemente nel 2003 e la cosiddetta *alternativa zero* ovvero la non realizzazione dell'opera⁴.

Riteniamo che questa scelta non sia conforme alle disposizioni normative che prevedono, in ambito di Valutazione di Impatto Ambientale, la presentazione di più ipotesi progettuali⁵.

NOTE

¹ STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - SINTESI NON TECNICA paragrafo 2.2.

² STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - SINTESI NON TECNICA paragrafo 2.1.

³ STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE paragrafo 5.1.

⁴ STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE capitolo 3.

⁵ D.Lgs.3 aprile 2006, n. 152 in materia di "Norme in materia ambientale", Art. 22 comma 3 "Lo studio di impatto ambientale contiene almeno le seguenti informazioni: (...) d) una descrizione sommaria delle



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia - onlus

principali alternative prese in esame dal proponente, ivi compresa la cosiddetta opzione zero, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale;(...)"

4. ANALISI COSTI/BENEFICI

Non compare negli elaborati di progetto un'analisi del *rapporto costi/benefici* dell'opera in esame. Tale carenza pare estremamente grave, tale da richiedere, ancora una volta, l'azzeramento dell'iter della VIA. Per quanto concerne il diritto comunitario si ricorda che l'analisi costi-benefici è espressamente dai nuovi regolamenti dell'Unione Europea per i Fondi strutturali, il Fondo di Coesione e per gli Strumenti Comunitari di pre-adesione (ISPA) - in relazione al periodo di programmazione 2007-2013 - per progetti con un budget superiore, rispettivamente, a 50, 10 e 5 milioni di euro. Infatti, nell'art. 40, lettera "e" del regolamento 1083/2006 si stabilisce che, con riferimento ai grandi progetti per i quali viene richiesto un finanziamento dei Fondi Strutturali e del Fondo di Coesione, alla Commissione devono essere presentate informazioni sull'analisi costi-benefici. Sempre a norma dell'art. 40, lettera e) del regolamento, l'analisi costi-benefici deve comprendere *"un'analisi della sensibilità ed un'analisi del rischio"*. Tali documentazioni ed informazioni non possono essere ovviamente sottratte alla valutazione del pubblico, nell'ambito della procedura di VIA.

A livello nazionale, la "Guida per la certificazione dei Nuclei regionali di valutazione e verifica degli investimenti pubblici", prevede, per le opere progettuali di medio-grandi dimensioni, la presenza dell'analisi economica, dettando alcune caratteristiche di base che la stessa deve avere. In primo luogo, la Guida sancisce che "il livello di approfondimento dell'analisi economica del progetto dipende, in modo rilevante, dalla dimensione dell'opera considerata". Ciò significa che, per talune opere di rilevanti dimensioni, non si può prescindere da un'accurata analisi costi-benefici.

5. OSSERVAZIONI SULL'ANALISI TRASPORTISTICA

Le conclusioni dell'analisi trasportistica del Progetto preliminare per la NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE (identica per la tratta Ronchi-Trieste e per la tratta Portogruaro-Ronchi, pag. 22 e seguenti) affermano chiaramente che lo sviluppo del trasporto ferroviario in Friuli-Venezia Giulia *"potrebbe includere i seguenti passi:*

- 1) pieno utilizzo delle infrastrutture e della capacità esistente sulla rete ferroviaria attuale;*
- 2) sfruttamento della potenzialità aggiuntiva attraverso la realizzazione degli interventi già programmati e/o in corso;*
- 3) rimozione dei bottlenecks a medio termine;*
- 4) realizzazione delle nuove tratte ad Alta Velocità/Alta Capacità."*

In sostanza, l'analisi trasportistica prende atto che la capacità esistente non viene utilizzata pienamente. Secondo il quadro conoscitivo del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, sulla tratta principale Trieste Centrale-Cervignano l'indice di utilizzo è del 51,2% (124 treni/giorno su una capacità di 242 treni/giorno), sulla tratta Cervignano-Portogruaro è del 54,7% (82 treni/giorno su una capacità di 150 treni/giorno), la nuovissima linea Udine-Tarvisio è utilizzata solo al 32,4% (solo 81 treni/giorno su una capacità di 250 treni/giorno), mentre altre linee sono quasi vuote, come la Villa Opicina-Bivio Aurisina, utilizzata al 15,5% (solo 18 treni/giorno su una



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia - onlus

capacità di 116 treni/giorno), e la Trieste Campo Marzio- Trieste Centrale, utilizzata all'8,1% (13 treni/giorno su una capacità di 161 treni/giorno).

Dal quadro conoscitivo del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto emerge che *"l'attuale utilizzo della rete ferroviaria corrisponde di massima a un indice pari al 45%-50% della sua capacità teorica giornaliera, il che fa ritenere che vi possa essere spazio per assorbire almeno altrettante tonnellate di merce quante se ne trasportano annualmente, cioè 7,5 milioni di tonnellate, pari a circa un milione di contenitori TEU oppure a 300.000 autotreni a pieno carico"*.

Il solo intervento di ottimizzazione delle caratteristiche tecnologiche della rete esistente potrebbe determinare una potenzialità pari a 240-250 treni/giorno per linee a doppio binario, e di 80-90 treni/giorno per linee a semplice binario.

Gli interventi indispensabili per aumentare la quota del trasporto ferroviario, indicati dall'analisi trasportistica e dal Piano regionale, riguardano solo limitatamente l'aspetto infrastrutturale (tra cui viene citato il raddoppio di tratti a binario unico e la rimozione dei colli di bottiglia) e concernono invece i fattori definiti nell'analisi trasportistica *"di carattere organizzativo e gestionale"*, cioè l'inadeguatezza dell'impresa di trasporto ferroviario ora operante in regione, la concorrenza del trasporto su gomma, oltre alle carenze del lay-out dello scalo di Cervignano e dello scalo di Trieste Campo Marzio. Bisogna ricordare anche che il trasporto annuale di circa 30.000 automezzi (TIR) caricati sull'autostrada viaggiante a Trieste Campo Marzio persiste grazie ai contributi della Regione Friuli-Venezia Giulia, autorizzati dall'Unione Europea. Nel caso della cessazione di queste autorizzazioni o di riduzione o cessazione dei contributi, questo traffico verrebbe immediatamente trasferito dalla rotaia alla strada.

L'analisi trasportistica, coerentemente con quanto previsto dal Piano regionale delle infrastrutture di trasporto adottato nel 2010, indica la necessità di intervenire immediatamente per rilanciare il trasporto ferroviario fin da ora, mentre rende evidente il fatto che le tratte ad Alta Velocità/Alta Capacità non sono affatto prioritarie.

Le ipotesi di crescita del traffico ferroviario citate dall'analisi trasportistica individuano tre scenari, che corrispondono ad una crescita bassa, media o alta del carico sulla rete ferroviaria negli anni tra il 2010 e il 2025. Per raggiungere il valore indicato dalla crescita bassa nel 2025, pari a 109 treni merci sulla rete del Friuli-Venezia Giulia, alla luce dei dati prima citati dal Piano regionale delle infrastrutture di trasporto risulta che sarebbe sufficiente il pieno utilizzo delle infrastrutture esistenti, senza effettuare nemmeno gli interventi già programmati e/o in corso. In particolare, il transito merci su ferrovia al valico di Tarvisio potrebbe raggiungere i 13 milioni di tonnellate annue (su circa 100 treni/giorno, di fronte alle attuali 6 milioni di tonn su circa 50 treni/giorno) senza nessun intervento infrastrutturale, mentre il transito ai valichi di Gorizia e Villa Opicina potrebbe salire dai 2 milioni di tonnellate/anno attuali (circa 25 treni/giorno) ad almeno 7 milioni di tonn (circa 60 treni/giorno).

Per realizzare l'ipotesi di crescita media, pari a 160 treni merci nel 2025, e soprattutto per aumentare il peso medio utile per treno, sono invece necessari gli interventi di potenziamento della rete esistente e l'eliminazione dei colli di bottiglia previsti dal Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, tra cui: il quadruplicamento della tratta Bivio San Polo-Monfalcone, il raddoppio della linea Cervignano-Udine, il raddoppio della circonvallazione di Udine (tratta Udine-P.M. Vat), l'adeguamento della sagoma della linea Trieste Campo Marzio-Opicina, l'adeguamento della linea Venezia-



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia – onlus

Trieste nella tratta Ronchi-Tessera, l'adeguamento della linea Trieste-Aquilinia-Noghere e il suo prolungamento a Capodistria, il potenziamento delle infrastrutture di manovra di Trieste Campo Marzio, Prosecco e Aquilinia.

Grazie a questi interventi, il traffico ferroviario al valico di Tarvisio potrebbe raggiungere i 20 milioni di tonn/anno, e ai valichi di Gorizia e Villa Opicina ben 11 milioni di tonn/anno. Per accrescere ancora il traffico merci dal e al porto di Trieste, sarebbe necessario poter trasportare merci anche sulla nuova linea Trieste-Capodistria, costruita come prolungamento della Trieste-Aquilinia-Noghere.

Anche la terza ipotesi di crescita del traffico merci, cioè lo scenario alto con 252 treni merci sulla rete ferroviaria regionale nel 2025, sarebbe soddisfatta con un potenziale di 200 treni/giorno a Tarvisio e di 140 treni/giorno ai valichi di Gorizia e Villa Opicina, grazie agli interventi sopra citati sulle linee di pianura.

In conclusione, gli interventi prioritari e necessari per rafforzare il trasporto ferroviario sia sull'asse Est-Ovest che su quello Nord-Sud sono stati individuati con precisione dal Piano regionale delle infrastrutture di trasporto e dalla stessa analisi trasportistica del Progetto preliminare per la nuova linea AV/AC Venezia-Trieste.

Alcuni di questi interventi fanno parte del Progetto preliminare perché vi sono stati inseriti in quanto *"intervento o progetto correlato alla linea AV/AC"*. Tra di essi, il quadruplicamento del tratto Bivio S. Polo-Monfalcone, il raddoppio della Cervignano-Udine e la realizzazione della bretella tra la linea storica Venezia-Trieste e l'Aeroporto Marco Polo.

Tutti questi interventi necessari e realizzabili in tempi certi possono essere messi in gioco dalla incerta sorte della nuova linea AV/AC, i cui tempi di realizzazione si riferiscono a scenari di orizzonti temporali che vanno dal 2015 al 2050, con costi non noti (non resi pubblici insieme al Progetto preliminare) ma presumibilmente di molti miliardi di euro, e con le incognite legate allo scavo di lunghe gallerie nel sottosuolo carsico.

Saltano agli occhi le incongruenze tra la tratta Ronchi-Trieste, per cui è inizialmente prevista una alimentazione a 3 kV in c.c. e una velocità max di 200 km/h (in altri documenti del Progetto si parla di 220 km/h per questa tratta), mentre per la successiva tratta Ronchi-Portogruaro è prevista l'alimentazione a 25 kV in c.a. e una velocità max di 250 km/h. Questa scelta, insieme a quella di destinare la tratta AV/AC Trieste-Aurisina ad esclusivo trasporto di merci, comporta la conseguenza che i treni passeggeri da Trieste percorreranno la linea Trieste-Monfalcone per immettersi sulla linea AC/AV a Ronchi, mentre i treni merci provenienti da Trieste o dalla Slovenia dovranno uscire a Ronchi dalla linea AV/AC e immettersi sulla linea tradizionale Monfalcone-Venezia, a meno di non voler interferire pesantemente col traffico veloce passeggeri nelle ore diurne.

Il modello di esercizio AV/AC previsto (traffico misto merci e passeggeri, per il 60% diurno e il 40% notturno) desta grandi perplessità sia perché costituirebbe il primo esempio di uso promiscuo di una linea AV/AC in Italia, sia per i notevoli problemi di usura della linea (in mancanza di carri merci adeguati all'alta velocità) e di manutenzione della linea (se le ore notturne vengono destinate al traffico merci).

La scelta di costruire una linea AV/AC interamente nuova tra Trieste e Venezia sembra condizionata più da esigenze ideologiche che da reali esigenze trasportistiche, che troverebbero una soluzione realizzabile e meno costosa negli interventi di



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia - onlus

adeguamento e integrazione della rete esistente sopra ricordati. Una scelta coraggiosa sarebbe chiedere all'Unione Europea di modificare le proposte finora avanzate e inserire nel Corridoio 5 / Progetto prioritario 6 un insieme di interventi coerenti, dai tempi e costi certi, per rilanciare il trasporto ferroviario di merci e persone. Questa opzione permetterebbe di rinunciare subito al nuovo progetto di collegamento transfrontaliero AV/AC tra Aurisina e Divaccia, attualmente allo studio e ancor meno credibile dello studio di fattibilità della linea Trieste-Divaccia del 2008, costato 2 milioni di euro (insieme agli studi di prefattibilità) e gettato alle ortiche. Questo progetto vorrebbe costruire una nuova linea in galleria, in terreno carsico, di circa 20 km, per collegare la rete italiana con quella slovena, quando la linea esistente effettua lo stesso percorso in superficie ed è utilizzata al 15,5% (solo 18 treni/giorno su una capacità di 116 treni/giorno).

Fonti:

Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia , Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica, dicembre 2010

Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, Comuni della Bassa Friulana (Provincia di Udine), Nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste, tratta Ronchi-Ronchi Sud : identificazione di alternative progettuali. Rapporto finale redatto nell'ambito del Gruppo tecnico istruttorio. Versione 1.3, dicembre 2007, Polinomia srl, Milano

Andrea Debernardi, Lineamenti strategici per lo sviluppo della rete ferroviaria del Friuli-Venezia Giulia, Versione 1.1, giugno 2008

6. OSSERVAZIONI SUGLI ASPETTI URBANISTICI

Dal punto di vista urbanistico la progettazione stravolge il territorio del Mandamento monfalconese in quanto la linea attraversa aree fortemente antropizzate. La presenza delle barriere antirumore, necessarie peraltro per ovvie indicazioni, costituiscono una sorta di muro che toglierà completamente la visuale da molte abitazioni e questo fatto non è stato assolutamente analizzato.

Peraltro il SIA (documento 001_L34400R22RGSA000P001A.pdf) contiene affermazioni a nostro giudizio quantomeno azzardate, almeno ciò è quanto si evince a pagina a pagina 93 del documento in questione : *"le caratteristiche del tracciato con sviluppo prevalente in galleria consente tuttavia di limitare fortemente le compromissioni urbanistiche prodotte dagli interventi"*; si rileva però come l'attraversamento dei centri abitati non venga fatto in galleria e che oltre al piano delle demolizioni obbligatorie va considerata la perdita di valore per le abitazioni situate a ridosso della linea ferroviaria.

L'impatto sull'urbanistica è quindi notevole sia per la creazione nei dintorni della ferrovia di un'area edilizia di basso valore che per l'impatto del muro costituito dalle barriere antirumore, al contrario di quanto sostenuto nel SIA.

L'imposizione dei vincoli di inedificabilità in salvaguardia del progetto (75m dalla rotaia esterna di progetto, parte per parte) che costituiranno variante ai Piani Regolatori, sono imposti a discrezione dei progettisti ed estesi secondo le necessità che risultano uniformi su tutto il tracciato, estendendoli anche su tratte secondarie che interessano le linee ferroviarie già esistenti, in particolar modo la linea storica Trieste-Udine e nell'abitato di Monfalcone sempre per modifiche che riguardano solo linee storiche. Tali modifiche, se fossero progettate come lavori al di fuori del progetto in



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia – onlus

oggetto, non avrebbero comportato alcun vincolo urbanistico a peso dei Piani Regolatori e di conseguenza sui cittadini.

Una puntuale valutazione di detti vincoli secondo le reali necessità dell'opera da realizzare, vincolando solo le aree strettamente necessarie, sarebbe stata opportuna e necessaria a tutela dei cittadini e a salvaguardia del valore dei loro beni patrimoniali (i quali, se perdono valore in termini di mercato, fiscalmente mantengono immutato il valore catastale).

I vincoli, così come la validità del progetto, devono avere una *validità temporale* ben precisa sia a tutela del progetto stesso che, soprattutto, dei cittadini.

Osservazioni puntuali:

a) Via XXIV Maggio a Ronchi dei Legionari: la soppressione del passaggio a livello a raso non è sostituita da nessun sottopasso ciclopedonale, troviamo solamente una ciclopedonale per la Stazione di Ronchi dei Legionari Sud, stazione peraltro chiusa da parecchi anni.

b) nuova stazione di Ronchi dei Legionari (fronte aeroporto): la stazione pur essendo baricentrica non solo all'aeroporto ma ad altri centri abitati limitrofi risulta sostanzialmente scollegata ed inaccessibile. Si tratta praticamente di un'infrastruttura in cui il proponente del progetto non associa alcun servizio e di fatto questo rende impossibile ogni valutazione.

7. OSSERVAZIONI SUGLI ASPETTI NATURALISTICI

In premessa si sottolinea come nell'analisi dei vincoli ambientali e delle aree tutelate - e conseguentemente delle interferenze con esse - è stata del tutto ignorata l'esistenza delle Riserve Naturali del Carso Triestino di cui alla Legge n. 442/1971, nelle quali vigono le norme di tutela contenute nella L. 394/91 nonché le norme di salvaguardia di cui all'articolo 69, comma 1, lettere a) e b) della Legge Regionale n. 42/96.

Parimenti totalmente ignorata è la presenza di una Important Bird Area, aggiornata dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia nell'anno 2005, con cui il progetto presentato interferisce. A tal proposito si rammenta che la Corte di Giustizia Europea (sentenza C-355/90 , sentenza C-374/98) ha sancito che " regime di protezione rigoroso previsto dell'articolo 4/4 della Direttiva Uccelli si applica alle IBA non ancora designate come ZPS- lo stato membro non può sfuggire all'obbligo di proteggere il sito semplicemente non designandolo come ZPS."

Di seguito alcune osservazioni più specifiche:

6.1. Carta della vegetazione:

- a) qualità non elevata della presentazione della carta della vegetazione reale, strumento basilare più di altri per quantificare gli impatti delle opere previste su vegetazione, habitat e, per riflesso, su ecosistemi e connessioni ecologiche. In particolare si fa riferimento alla scarsa chiarezza grafica dovuta al fatto che si tratta di copie cartacee scannerizzate, di lettura da molto difficoltosa a impossibile (almeno a livello della visualizzazione informatizzata) sia per quanto riguarda l'inquadramento dei tematismi rispetto alla sottostante topografia di



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia - onlus

base, sia di riconoscimento di alcuni tematismi rispetto alle campiture della legenda;

- b) eccessiva ampiezza delle superfici rappresentate a scapito del dettaglio di quelle effettivamente interessate dal complesso delle opere previste;
- c) assenza di riferimenti fitosociologici;
- d) eccessiva obsolescenza dei riferimenti cartografici utilizzati, risalenti al 1982;
- e) mancanza di dati numerici derivati riguardanti le superfici compromesse per ciascuna tipologia di vegetazione (e in conseguenza di habitat, in particolare quelli *Natura 2000*, dentro e fuori le aree SIC e ZPS), nonché di perdita irreversibile di suolo vegetabile. L'incidenza dell'opera di progetto (tratte ferroviarie, viabilità di servizio annessa) viene infatti calcolata in termini di metri lineari di attraversamento e non in termini di metri quadri o di ettari di superficie impattata direttamente, come decisamente più corretto ed opportuno. Per quanto riguarda le varie aree di cantiere e di stoccaggio le superfici invece vengono quantificate singolarmente (più di 19 ettari per le sole superfici a valenza naturale, numero derivato dai nostri calcoli e non fornito in modo esplicito, vedi TABELLA 2), ma in questo caso non si individuano le fitocenosi e gli habitat impattati e di conseguenza la loro estensione (sia nelle aree SIC/ZPS, ma anche negli ambiti esterni a queste).

La questione in entrambi i casi va affrontata tipizzando nel dettaglio tutte le superfici impattate direttamente ed esprimendo l'entità di superficie coinvolta per tipo di vegetazione. Un'indagine in questo senso è doverosa anche per le vecchie cave di calcare dismesse, che ritenute a priori esclusivamente ambiti di degrado ambientale, spesso ospitano valori naturalistici insospettiti sia vegetazionali che faunistici.

Anche se non di stretta pertinenza vegetazionale, ma per opportunità di individuazione omogenea degli habitat *Natura 2000* di superficie si ritiene opportuno che la cartografia della vegetazione individui anche grize e campi solcati, vegetati e non (Habitat *Natura 2000*: *8240 Pavimenti calcarei).

6.2. Mancanza della verifica della presenza, nel tratto di pianura tra il fiume Isonzo e il rilevato carsico, di superfici di prato stabile ai sensi della LR 9/2005 ed eventuali misure di salvaguardia, ripristino o compensazione.

6.3. Per quanto riguarda gli interventi di mitigazione, nello Studio di Impatto Ambientale - Quadro di Riferimento Ambientale - punto 13.3.5, si legge: "*Per la mitigazione delle componenti di interesse naturalistico non sono previste opere specifiche, sono previste invece procedure operative di buona gestione del cantiere, finalizzate a minimizzare ogni potenziale interferenza con vegetazione, fauna ed ecosistemi, ecc.*" Tra i problemi innescati soprattutto dalle opere di cantierizzazione (nuova viabilità di servizio, ampliamento di viabilità esistente, realizzazione di aree di cantiere di varia natura, manipolazione delle aree di stoccaggio) deve essere tenuta in considerazione la pressante questione della proliferazione delle specie aliene (principalmente *Ailanthus altissima*, *Senecio inaequidens*, *Amorpha fruticosa* e di tutte quelle che dovessero rivelare tendenze invasive) fortemente problematiche in ambiti a substrato alterato (scassi, riporti, frantumazioni di roccia) dove in pochissimo tempo possono creare nuovi popolamenti a loro volta focolai di propagazione gamica e agamica.



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia – onlus

La questione va affrontata con protocolli d'intervento da applicarsi durante l'intero periodo dei lavori previsti, su tutti gli ambiti interessati dagli stessi e con specifici monitoraggi periodici.

6.4. L'affermazione [Studio di Impatto Ambientale – Quadro di Riferimento Ambientale - Allegato 7 (Analisi d'incidenza dell'opera sulla Rete Natura 2000) - pg. 17] che *“per quanto concerne il SIC IT3340006 Carso triestino e goriziano e la ZPS IT3341002 Aree carsiche del Venezia Giulia non è ancora definita una localizzazione di dettaglio degli habitat presenti al loro interno; per questo motivo è possibile solamente una stima dei potenziali habitat che potrebbero essere interferiti anche se non in modo diretto, dalle opere di progetto”* appare assolutamente non giustificata e comunque non corrispondente al vero. A dimostrazione dell'infondatezza dell'affermazione si precisa inoltre che recentemente (2010), la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ha editato la Cartografia *HABITAT FRIULI VENEZIA GIULIA - Cartografia degli habitat e monitoraggio specie floristiche del sito Natura 2000 SIC IT3340006 “Carso triestino e goriziano” e ZPS IT3341002 “Aree carsiche della Venezia Giulia”*, oltre a numerosi ulteriori monitoraggi e studi eseguiti in ottemperanza agli obblighi imposti dalla Dir. 92/43/CEE, Dir. 79/409/CEE nonché dal D.P.R. n. 357/97. Nell'anno 2005 la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ha inoltre elaborato un ulteriore studio sulle *Important Bird Areas*, fondamento per l'attuazione della Dir. 79/409/CEE.

Questi documenti, vanno utilizzati per aggiornare e focalizzare i contenuti vegetazionali e di habitat e le stime d'impatto diretto per quanto riguarda le parti ricadenti nelle aree SIC e ZPS.

In ottemperanza agli obblighi imposti dal quadro di riferimento comunitario e nazionale, che vuole che le valutazioni di incidenza ambientale vengano eseguite utilizzando i dati più aggiornati, si ritiene che lo studio di tali incidenze debba essere fatto riferendosi almeno a tali documentazioni.

Per un analogo caso di infrastruttura incidente sul territorio carsico (Metanodotto), una dozzina di anni fa la SNAM commissionò all'Università di Trieste una carta della vegetazione dell'intero tracciato (da Fogliano-Redipuglia -GO- a Opicina -TS) che fu realizzata *ad hoc* nel corso di una stagione vegetativa.

Ci si sarebbe aspettato che anche per un'opera così importante come il progetto in esame, per cui sono in gioco finanziamenti imponenti, si fossero realizzati studi ed analisi dettagliate, appositamente realizzate sul campo.

6.5. Alla luce dell'individuazione e quantificazione degli habitat e dei tipi di vegetazione impattati di cui al punto 1, l'Analisi d'Incidenza, allo stato attuale del tutto generica, va assolutamente contestualizzata sugli ambiti impattati- vedi TABELLA 1).

6.6. Una volta quantificate le superfici impattate di cui al punto 1, e dimostrata l'impossibilità di adottare misure di mitigazione tali da evitare gli impatti, è necessario prevedere adeguate misure di compensazione ambientale, tali che la valenza degli habitat delle aree interferite risulti almeno eguale a quella della situazione ante progetto. Tale diagramma di flusso giuridico-operativo, imposto dall'art. 6 della Dir. 92/43/CEE e dall'art. 5 del D.P.R. n. 357/97, pare globalmente ignorato nella documentazione progettuale e nel SIA. Si ribadisce dunque che tale carenza, unitamente alla omessa valutazione degli impatti sulle aree di Riserva Naturale di cui alla Legge n. 442/71 osta gravemente con quanto previsto dalla normativa vigente, tanto da costituire – a parere degli scriventi - motivo sufficiente per il rigetto della procedura avviata.



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia - onlus

Ipotesi di interventi di compensazione:

- o ripristini di landa e griza in aree dove tali ambienti sono in degrado o in ambiti di pineta a Pino nero
- o realizzazione di stagni in caso di impatto su habitat analoghi
- o interventi compensativi a favore di specie faunistiche. Tali interventi devono riguardare superfici molto più ampie di quelle direttamente occupate dalle infrastrutturazioni in progetto (ad es. se il tracciato attraversa un'area a prateria di 10 ettari l'intera comunità ornitica nidificante in sito viene pesantemente impattata o eliminata, la superficie in compensazione dovrà essere proporzionata al danno complessivo sotto il profilo specifico ed ecosistemico)
- o ripristino-restauro naturalistico di aree carsiche degradate non infrastrutturate in risposta all'impatto sulla fauna
- o da compensare anche l'impatto estremamente negativo su ecoturismo e attività del tempo libero nel territorio attraversato (Area monfalconese interessata dal "Progetto Konver", Parco delle Mucille, costituendo Parco Comunale Colline Monfalconesi, Centro Ippico Pietrarossa, ecc.)
- o interventi mirati al miglioramento della qualità delle acque sotterranee e superficiali (completamento reti fognarie etc.), finalizzati alla compensazione del potenziale peggioramento della qualità delle acque causato dall'opera
- o interventi mirati alla riduzione della frammentazione del territorio causata dalla presenza delle infrastrutture (realizzazione di ponti verdi, sottopassi, ecodotti). Tali interventi potranno essere operati anche su altre infrastrutture preesistenti, con l'obiettivo che il livello di frammentazione del territorio post progetto sia uguale o minore a quello attuale
- o interventi mirati all'interramento di linee aeree, finalizzati alla riduzione del rischio complessivo di impatti ed elettrocuzione per l'avifauna.

6.7. Proseguendo l'analisi sulla conformità di procedure e documentazione presentata rispetto alla Direttiva 92/43/CEE , alla Direttiva 79/409/CEE e al D.P.R. n. 357/97, si rileva che nel documento "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste, tratta Ronchi-Trieste, Studio di Impatto Ambientale, Quadro di riferimento ambientale, Allegato 7 - ecosistemi - analisi di incidenza dell'opera sulla rete Natura 2000" si afferma che *"il tracciato di progetto interferisce direttamente (insieme alle aree di cantiere) con due aree della rete Natura 2000: il SIC IT3340006 - Carso triestino e goriziano e la ZPS IT3341002 - Aree carsiche della Venezia Giulia."* Poco dopo, però, si afferma che *"la valutazione di incidenza presentata nell'ambito dello studio indica che le ricadute generate sugli ecosistemi principali sono di ridotte entità."*

Ancora, nella documentazione di analisi delle incidenza dell'opera sulla rete Natura 2000 si afferma che *"l'analisi prevede l'approfondimento delle eventuali interferenze prodotte dalla nuova linea ferroviaria"* . In realtà l'analisi si limita ad esaminare - in modo incompleto e superficiale - le interferenze dirette ed indirette sugli habitat in termini assolutamente generici, senza mai entrare nel merito delle specie animali e vegetali incluse nelle schede del Sito di Importanza Comunitaria e della Zona di Protezione Speciale sottovalutando gli impatti diretti ed ignorando totalmente gli impatti indiretti su tali specie.

Ad esempio, nel caso del Gufo reale (*Bubo bubo*) presente nelle aree interessate dal progetto , l'analisi di incidenza definisce l'interferenza con l'habitat "non significativa" (dimenticando peraltro che la sottrazione di spazi aperti utilizzati per l'opera o per i cantieri dell'opera diminuirà le aree di caccia utilizzate dalla specie e che l'eventuale



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia - onlus

utilizzo di cave sottrarrà spazi utilizzati o potenziali per la nidificazione); l'interruzione di percorsi "assente" (A), la sottrazione di risorse "nessuna" (N), il disturbo "assente" (A) e di conseguenza la valutazione stimata di incidenza è "trascurabile" (T).

Viene totalmente taciuto il ben noto e documentato rischio di elettrocuzione e collisione diretta che corrono i rapaci diurni e notturni nell'impatto con le linee aeree di alimentazione delle ferrovie e con i treni stessi, in questo caso nel tratto dei viadotti VI-04, VI-05 e VI-06, in piena area SIC e ZPS. Impatti ed elettrocuzione costituiscono già la prima causa di mortalità per *Bubo bubo* nelle aree carsiche, come dimostrano i dati di monitoraggio in possesso della Regione. Dati che evidentemente il proponente dell'opera non ha consultato. La mortalità di rapaci ed altri uccelli in seguito ad elettrocuzione o anche per collisione diretta coi treni è peraltro ampiamente nota nella letteratura scientifica. Dagli studi esistenti risultano particolarmente colpiti i rapaci: Gufo reale *Bubo bubo*, Allocco *Strix aluco*, Civetta *Athene noctua*.

Pertanto, l'affermazione dell'analisi (allegato 7) per cui l'incidenza risulta "di lieve entità" è ben diversa dalla realtà, cioè dal possibile aumento di mortalità di specie protette specificamente dalle Direttive Habitat e Uccelli.

Un altro elemento di clamorosa sottovalutazione dei rischi a cui verranno esposte le specie protette è costituito dal Proteo (*Proteus anguineus*), specie prioritaria d'interesse comunitario che richiede una protezione rigorosa, che - secondo lo stesso documento (allegato 7) - potrebbe essere disturbato dall'emissione di "vibrazioni e rumore prodotte durante la costruzione e l'esercizio dell'opera". E' evidente che gli impatti potenziali vanno ben oltre queste previsioni. I lavori previsti in zona SIC, tra cui le escavazioni, le opere di stabilizzazione e consolidamento delle pareti dei tunnel e la posa dei piloni dei viadotti, possono comportare un inquinamento o semplicemente una scarico di materiali e polveri che possono inquinare l'acqua.

Amnesso che le gallerie progettate non interferiscano direttamente con cavità soggette permanentemente allo scorrimento di acque del "sistema Timavo", è noto che il fiume sotterraneo nei momenti di piena invade percorsi ipogei posti anche ad un centinaio di metri sopra il livello di magra. E' parimenti nota la vulnerabilità dei suoli carsici alla percolazione. Nel Mugello i livelli di contaminazione delle rocce da parte dei lubrificanti utilizzati nelle varie fasi di esecuzione delle gallerie propedeutiche alla AV/AC sono stati quantificati da parte dell'ARPAT in quantità che arrivavano a 4 g/Kg. Paiono del tutto evidenti le potenziali conseguenze catastrofiche di quantità simili - o anche inferiori - in ambienti carsici con scorrimento di acque sotterranee. E pare altrettanto evidente la sottovalutazione nella documentazione presentata dei rischi per le popolazioni di Proteo. Per una corretta valutazione dei rischi sugli habitat - e non solo - delle opere sotterranee previste dal progetto pare utile allegare alla presente la seguente pubblicazione (All.1) :

"Hazard connected to railway tunnel construction in karstic area: applied geomorphological and hydrogeological surveys G. Casagrande, F. Cucchi, and L. Zini - Department of Geological, Environmental and Marine Sciences, University of Trieste, Italy Received: 2 August 2004 - Revised: 4 October 2004 - Accepted: 5 October 2004 - Published: 23 February 2005 Part of Special Issue "Natural and anthropogenic hazards in karst areas" in "Natural Hazards and Earth System Sciences (2005) 5: 243-250 SRef-ID: 1684-9981/nhess/2005-5-243 European Geosciences Union".

La sottovalutazione grossolana e gravissima degli impatti sulla specie prioritaria *Proteus anguineus* pare ancora più evidente se si considera che il punto 4.3 (vulnerabilità del sito) della scheda tecnica del Sito di Importanza Comunitaria IT3340006 recita testualmente al suo esordio:



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia - onlus

“ L'imponente sistema ideologico sotterraneo risulta particolarmente vulnerabile all'inquinamento idrico e alla realizzazione di infrastrutture, soprattutto in relazione alla conservazione di Proteus anguinus, minacciato anche dall'abuso delle raccolte amatoriali. Le cavità carsiche rivestono notevole valore per i Chiroteri, per tale motivo l'accesso alle grotte di maggiore importanza andrebbe regolamentato per limitare il disturbo derivato dall'attività speleologica. La tutela delle rare e localizzate raccolte d'acqua esistenti è prioritaria per la conservazione delle risorse biogenetiche di importanza nazionale, costituite dalle popolazioni di Hyla a. arborea e Rana ridibunda. Nella zona del lago di Doberdò potrebbero essere costruiti dei sottopassi in corrispondenza di punti critici noti per limitare la mortalità di anfibi dovuta ad investimenti stradali. ... ”(omissis)

Sempre a riguardo del Proteo, lo Studio di impatto ambientale (Quadro di riferimento ambientale) afferma che *“allo stato attuale mancano studi aggiornati sulla sua attuale distribuzione e consistenza numerica”*. Tale affermazione testimonia ancora una volta la superficialità e lo scarso aggiornamento dello studio, in quanto negli uffici competenti della Regione Friuli-Venezia Giulia è disponibile una mappatura delle grotte e dei punti d'acqua del Carso con indicazione della presenza del Proteo e di altra fauna ipogea di interesse regionale, nazionale e comunitario. Tali dati provengono dagli studi propedeutici alla redazione del piano di gestione dei siti *Natura 2000* del Carso.

Mancano comunque totalmente le valutazioni di impatto specifico sulle singole specie faunistiche comprese nella scheda *Natura 2000*, prioritarie e non. Oltre ai sottovalutati impatti sulle specie legate ai corsi d'acqua, sono stati trascurati gli inevitabili effetti negativi sulle popolazioni di chiroteri che utilizzano le cavità sotterranee interferite dal progetto e sono stati del tutto ignorati gli effetti dell'ulteriore frammentazione degli habitat causata dall'infrastruttura in questione. E' del tutto evidente che l'opera progettata, che nei tratti superficiali dovrà necessariamente essere messa in sicurezza dall'attraversamento di specie faunistiche, peggiorerà i fenomeni di isolamento in un'area di grande pregio dove si muovono specie animali la cui conservazione riveste importanza locale, regionale, nazionale e comunitaria.

In conclusione, si evidenzia come lo studio di incidenza predisposto appaia assolutamente generico e pieno di gravissime omissioni, sia in relazione agli impatti diretti che indiretti, tanto sugli habitat che sulle specie, e come lo stesso fondi le sue conclusioni in modo ascientifico o comunque basandosi su studi non aggiornati.

Quindi la conclusione di *“incidenza di lieve entità”* è del tutto priva di fondamento. Lo studio delle incidenze va respinto e deve essere riformulato rispettando criteri minimi di scientificità ed obiettività, riferendosi puntualmente agli effetti su specie ed habitat elencati nelle schede tecniche delle aree *Natura 2000* e puntualizzando - tra l'altro - i peggioramenti previsti alla sezione 6.1. della scheda tecnica del Sito (fenomeni e attività generali e proporzione della superficie del sito influenzata), con particolare riguardo agli impatti codificati dal n. 500 a seguire (trasporti e comunicazioni).

In merito all'incidenza su suolo e sottosuolo vedere anche le nostre osservazioni specificamente relative a SUOLO E SOTTOSUOLO.

6.8. Va fatta una ricognizione rispetto alla flora di pregio (*Natura 2000*; Liste Rosse delle Piante d'Italia IUCN, Liste Rosse Regionali delle Piante d'Italia IUCN, etc.) eventualmente impattata, attingendo dati ad esempio dai data base del Dipartimento delle Scienze della Vita dell'Università di Trieste, operando di conseguenza con opportune mitigazioni e compensazioni eventuali.



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia - onlus

6.9. Analoga ricognizione va fatta anche a livello faunistico [specie Natura 2000, SPEC (specie di uccelli per le quali sono istituite le IBA), Liste Rosse, ecc.], utilizzando studi naturalistici di settore aggiornati [quelli utilizzati sono datati e attualmente inadeguati, ad esempio si considerano specie avifaunistiche come la Calandrella (*Calandrella brachydactyla*) e l'Ortolano (*Emberiza hortulana*), estinte ormai da decenni come nidificanti sul territorio, mentre non si considerano altre attualmente presenti quali il Succiacapre e la Tottavilla (vedi estratto in tabella di seguito)].

**Studio di Impatto Ambientale - Quadro di Riferimento Ambientale -
Allegato 7 (Analisi d'incidenza dell'opera sulla Rete Natura 2000) - pg. 20**

62A0 - Praterie aride submediterraneo-orientali (*Scorzoneretalia villosae*)

Si tratta di pascoli secondari illirici del piano collinare e montano inferiore (200-1000 m) che si sviluppano su suoli carbonatici poco evoluti. Sono limitate all'altopiano carsico. Sono state originate dall'azione dell'uomo e mantenute attraverso pascolamento e oggi in forte regressione a causa della dinamica secondaria. Le specie faunistiche di pregio naturalistico che possono risentire del degrado di questo habitat sono *Calandrella brachydactyla*, *Coronella austriaca*, *Coluber viridiflavus*, *Emberiza hortulana*, *Lacerta bilineata*, *Lanius collurio*, *Pernis apivorus*, *Podarcis melisellenis*, *Proserpinus proserpinus*, *Saga pedo* e *Vipera ammodytes*.

6.10. Va preso in considerazione il problema della distruzione dei muretti a secco (e degli habitat correlati), molto probabile nel caso dell'allargamento della viabilità campestre, e del loro ripristino a lavori ultimati.

6.11. Si ritiene strettamente necessario allestire le barriere antirumore anche in corrispondenza dei tratti non in galleria di attraversamento dei settori naturali.

Spesso si tratta di aree estremamente sensibili all'inquinamento acustico. Uno degli esempi più eclatanti è costituito dal tratto in viadotto tra il Lago di Pietrarossa e Palude Sablici. Il Lago di Pietrarossa è il principale sito di svernamento e l'unico sito riproduttivo di Moretta a livello Regionale, tale caratteristica verrebbe irrimediabilmente perduta se il sito non fosse protetto adeguatamente protetto sotto il profilo acustico.

Si ritiene strettamente necessario allestire le barriere antirumore anche in corrispondenza dei tratti non in galleria di attraversamento dei settori naturali.

6.12. Va prodotto il programma di ripristino ambientale delle aree di cantiere e della viabilità di servizio da dismettere.

TABELLA 1.

Elenco indicativo dei principali habitat potenzialmente interessati in modo effettivo dalle opere di progetto e di cantiere



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia - onlus

Habitat Natura 2000	3260 Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del <i>Ranunculion fluitantis</i> e <i>Callitriche-Batrachion</i> 5130 Formazioni a <i>Juniperus communis</i> su lande o prati calcicoli 6110 *Formazioni erbose calcicole rupicole o basofile dell' <i>Alyso-Sedion albi</i> (HABITAT PRIORITARIO) 62A0 Formazioni erbose secche della regione sub-mediterranea orientale (<i>Scorzoneratalia villosae</i>) 6510 Praterie magre da fieno a bassa altitudine (<i>Alopecurus pratensis</i> , <i>Sanguisorba officinalis</i>) 8240 *Pavimenti calcarei (HABITAT PRIORITARIO) 8310 Grotte non ancora sfruttate a livello turistico 91L0 Querceti di rovere illirici (<i>Erythronio-Carpinion</i>) 92A0 Foreste a galleria di <i>Salix alba</i> e <i>Populus alba</i>
Altri Habitat	Pinete d'impianto a pino nero <i>Pinus nigra/austriaca</i> Boscaglia carsica a carpino nero e roverella Varie vegetazioni di mantello ed orlo boschivo
Note	Oltre agli habitat Natura 2000 5130, 62A0, 8240, 8310, 91L0 e 92A0 presi in considerazione nella Valutazione d'Incidenza si segnalano anche gli habitat 3260 (rio di comunicazione tra Lago di Pietrarossa e Palude di Sablici), 6110 e 6510. Una segnalazione importante, per motivi opposti, è quella che riguarda i popolamenti di <i>Ailanthus altissima</i> .



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia - onlus

TABELLA 2.

Estratto aree di cantiere impattanti su ambiti a valenza naturalistica (Studio di Impatto Ambientale - Quadro di Riferimento Ambientale - punto 13.3.1) e quantificazione complessiva

- Cantiere Base CB02-F1-F2 - interferisce con un'area prativa in parte colonizzata da vegetazione;
- Cantiere Imbocco Galleria CG01-F1 - interferisce con un'area di landa carsica, con vegetazione naturale;
- Cantiere Imbocco Galleria CG02-F1 - interferisce con un'area di bosco di ricolonizzazione collocato in area originariamente prativa;
- Cantiere Imbocco Galleria CG03-F2 - interferisce con un bosco di pino nero;
- Cantiere Imbocco Galleria CG05-F2 - è quasi interamente collocato in ambito boschivo, ed interferisce con un'area a boscaglia di salice bianco;
- Area Tecnica AT03-F2 - interferisce con un'area boscata con prevalenza di querceto;

- Cantiere Operativo CO03-F2 - è collocato all'interno di un'area boscata, con presenza sia di impianti di pino nero che di querceto;
- Cantiere Base CB03-F2 - interferisce con un'area prativa di valore naturalistico e con i lembi di un bosco (querceto);
- Cantiere Imbocco Galleria CG06-F2 - interferisce con un'area a querceto;
- Cantiere Imbocco Galleria CG07-F2 - interferisce con un'area a querceto.

- Area Tecnica AT04-F2: è collocata all'interno di un bosco naturale;
- Area Tecnica AT05-F2: interferisce con la ricca vegetazione di contorno di una dolina;
- Cantiere operativo CO04-F2: interferisce con una serie di radure immerse in un querceto;
- Area di Stoccaggio AS04-F3: nell'ambito della ex-cava è in corso una ricolonizzazione che sta portando la vegetazione ad evolversi verso situazioni tipiche della landa carsica;
- Area di Stoccaggio AS05-F3: nell'ambito della ex-cava è in corso una ricolonizzazione che sta portando la vegetazione ad evolversi verso situazioni tipiche della landa carsica;

- Cantiere Imbocco Galleria CG07-F2: è posto all'interno di un ambito boschivo con prevalenza di querceto;
- Cantiere Imbocco Galleria CG08-F2: è posto all'interno di un ambito di landa carsica con radi cespuglieti;
- Cantiere Imbocco Galleria CG09-F3 - è posto all'interno di un ambito di landa carsica, con cespuglieti e querceti;
- Cantiere Imbocco Galleria CG10-F3 - interferisce con vegetazione di limitato valore, trovandosi in un ambito periurbano.



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia - onlus

8. OSSERVAZIONI SU SUOLO E SOTTOSUOLO

Nel complesso la relazione sugli aspetti geologici e geomorfologici (superficiali e profondi) è esaustiva per il livello di progettazione preliminare in quanto identifica le caratteristiche geologiche e geomorfologiche del territorio attraversato, evidenziando le singole criticità. Per quanto attiene agli aspetti idrogeologici, per stessa ammissione dei proponenti, le conoscenze sono limitate per l'evidente difficoltà di analisi di un corpo roccioso fratturato e incarsito; poiché è questo un aspetto tutt'altro che secondario per il particolare ambiente geologico attraversato, ci si aspetta che gli approfondimenti conoscitivi (di grado elevato) siano propedeutici al definitivo nullaosta alla realizzazione dell'opera. Insomma, ciò che è stato presentato nella relazione è insufficiente; ci vogliono sicuramente studi idrogeologici più impegnativi e sviluppati in un arco di tempo adeguato.

Il punto più critico è la realizzazione della nuova stazione ferroviaria di Ronchi d.L. che copre l'intero campo pozzi ad uso acquedottistico di Monfalcone, posto a ridosso dell'aeroporto. E' presumibile che tale zona di approvvigionamento venga abbandonata perché in netto contrasto con le norme vigenti (D. Lgs. 152/99 e succ. modifiche e integraz.) a causa dell'inserimento, entro la fascia di rispetto dei pozzi, di possibili sorgenti di contaminazione (la stazione per l'appunto). Il solo approfondimento della zona di prelievo dei singoli pozzi non esime da potenziali rischi d'inquinamento dalla superficie. Nella relazione, non vi sono indicazioni su tale aspetto.

L'intero tratto carsico è sicuramente quello più impattante, non in termini di criticità statiche dell'ammasso roccioso, quanto d'interferenza (già acclarata nel presente studio preliminare che ne definisce l'impatto minimo perché minima è la conoscenza diretta del sottosuolo allo stato attuale) con le fenomenologie carsiche. Si deve rimarcare che la valenza di questo territorio è legata al fatto di costituire il Carso Classico, da cui deriva il termine della fenomenologia geologica associata e per tale motivo è conosciuto a livello mondiale.

Per quanto si possano classificare le cavità o altre morfologie carsiche macroscopiche in base a gradi di interferenze differenti, si viene comunque a intervenire su un ambiente la cui importanza preponderante sta proprio nel sottosuolo che viene interessato per la sua intera lunghezza (in territorio italiano). L'attuale conoscenza non esclude l'intercettamento di ambienti carsici di pregio ed importanti, come avvenuto per la Grande Viabilità triestina.

Anche la sistemazione delle cavità dal punto di vista strutturale per l'adeguamento all'attraversamento dell'opera in progetto comporta ovviamente la loro modifica, da valutarsi caso per caso in termini di sostenibilità ambientale.

Come anche indicato nella relazione, la possibilità di modificare, accelerandoli, processi carsici superficiali quali doline e inghiottitoi con ripercussioni sia in superficie (sprofondamenti) sia nelle vie di deflusso idrico, è un elemento molto vincolante.

Si deve sottolineare che l'aspettativa di interferenze è maggiore nei tratti 3 e 4, cioè da Aurisina a Trieste, laddove più evolute sono le manifestazioni carsiche e dove lo sviluppo è prevalentemente verticale.



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia - onlus

Per gli aspetti idrogeologici, è vero che il livello libero dell'acquifero carsico è inferiore, anche di molto in certi tratti, rispetto al tracciato ferroviario nel settore a occidente di Trieste e, forse, una galleria potrebbe non provocare modifiche sostanziali al regime idrico sotterraneo ma si deve precisare che la zona vadosa, entro la quale corre il tracciato, è zona di interscambio idrico con la superficie e con le aree limitrofe attraverso una rete di fratture e cavità che concorrono ad un equilibrio idrodinamico ancora non ben conosciuto anche se studiato; sono infatti noti serbatoi carsici con l'importante funzione di laminazione di grandi afflussi idrici, distinti dalle acque di base, le quali sono le sole ad essere state indicate nelle sezioni idrogeologiche. Questo complesso geologico viene attraversato longitudinalmente, cioè nel verso di massima probabilità di intercettare strutture idriche significative.

Nella zona di Trieste l'interferenza con il corpo idrico è certa e li devono essere approfonditi maggiormente gli studi preventivi al nulla osta.

Le grotte interessate dal tracciato nel tratto Ronchi - Trieste sono numerose e delicate, vista la presenza quasi costante di acqua di intercettazione di fondo. Questo significa che le grotte presenti sul territorio monfalconese sono in diretto contatto con le falde presenti, con vene di risalita acque e allo stesso tempo descrivono il possibile tragitto degli spandimenti Isonzo e Vipacco verso il Golfo.

L'attraversamento di Monfalcone, dallo Zochet a Pietrarossa fino al tratto fino al Canale Moschenizze interferisce con un sistema idrogeologico complesso e importante, quello del Lago di Doberdò-Pietrarossa-Sablici-Lisert, che costituisce la valvola di sfogo dell'acquifero carsico. Tale interferenza deve essere valutata molto più dettagliatamente, essendo infatti la zona delle Mucille-Lago Pietrarossa sita a pochi metri sul livello del mare e dato che le grotte presenti nelle vicinanze risultano interessate dall'intercettazione di scorrimenti idrici di fondo noti in letteratura.

A tal proposito si sottolinea l'importante mancanza nel presente progetto della segnalazione delle grotte presenti nel territorio Monfalconese.

Uno studio approfondito svolto dal Gruppo Speleologico di Monfalcone Amici del Fante individua numerose grotte intercettate dal percorso AV/AC che vengono in seguito citate con numero del catasto regionale Fvg: 2297, 1117, 4701, 3940, 3941, 4838, 4401, 2335, 2425, 2302, 2307 (vedi All.2)

Altrettante grotte non vengono intercettate direttamente dal percorso ma sono o interne alla fascia di rispetto o probabilmente interessate in rami secondari. Infatti bisogna pensare che una grotta non si sviluppa mai e solo in verticale, ma anche in orizzontale e a volte molti rami minoritari sono intercettati solo da acque di fondo e sconosciuti all'essere umano, poiché impossibilitato nel visitarli.

Questo vuole essere un monito, sottolineato più volte nelle perforazioni carsiche, oltre a creare delle forti destabilizzazioni del terreno, le grotte possono essere molteplici, immense e interessate da scorrimenti di acqua di fondo o in parte sommerse. Possono presentare sifoni sospesi attivabili da grosse piene e canali preferenziali in cui eventi di massima piena possono trovare sfogo. La pressione dell'acqua in risalita durante una piena, solitamente improvvisa e la stessa forza dell'acqua è impressionante tale da far sbalzare botole chiuse e fissate con lucchetti a decine di metri dall'apertura.



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia - onlus

Non ultima va considerata la contaminazione da parte della talpa e dei suoi olii di lubrificazione, olii che non vengono raccolti ma dispersi liberamente nel carso durante lo scavo e che sicuramente intaccheranno la falda di fondo, la bontà delle acque e finiranno senza filtri ad inquinare il golfo di Trieste.

Inoltre verrebbe da chiedersi quale sarebbe il comportamento della talpa di fronte ad una grotta, di fronte a un nuovo pozzo scoperto durante le fasi di scavo? Un piccolo calcolo, basterebbe a farci allarmare, qualora ci si trovasse di fronte a un pozzo di 100 metri con ampiezza 10 m per 20 m. Bisognerebbe immaginare che tipo di bonifica, imbonimento cementizio e/o viadotto sospeso sarebbe previsto in tal caso, opportuna e meno impattante per il sottosuolo, note le statistiche che in 30 chilometri di perforazione carsica, casi simili o inimmaginabili, (vedi *Grotta Impossibile* scoperta durante i lavori della grande viabilità triestina) potrebbero essere a decine.

In ultima analisi bisogna considerare le grotte salvaguardate del vincolo paesaggistico secondo la legge 1497/1939 realizzata su delibera regionale del 13/09/1996, n°4046 ed i vincoli ambientali inerenti la presenza del Proteo in numerose cavità intercettate e probabilmente distrutte dalla linea AC/AV.

In generale è risaputo quanto un sistema carsico, entro il quale scorre un fiume sotterraneo, il Timavo, fonte di approvvigionamento potabile per alcuni abitati sia in territorio italiano (San Giovanni di Duino) che sloveno (Brestovica), sia fragile dal punto di vista dell'inquinamento, non potendo disporre di filtri naturali come avviene nelle aree di pianura; un inquinamento anche accidentale può avere ripercussioni immediate ed imprevedibili in un areale vasto.

9. OSSERVAZIONI SUGLI ASPETTI PAESAGGISTICI

In premessa va rilevato il drastico impatto determinato dal viadotto previsto al di sopra dell'abitato di Sablici in Comune di Doberdò del Lago, sia per chi osserva la zona da punti di vista esterni alla località che (soprattutto) per i residenti che si troveranno a vivere al di sotto di un'infrastruttura così invasiva. Nel progetto pare non si sia tenuto sufficientemente conto di questo aspetto.

A nostro avviso tale attraversamento andrebbe assolutamente ripensato.

Tavola 002_L34400R22C3SA000P001A

Il progetto prevede nei pressi del nodo di Monfalcone alcuni importanti viadotti alternati a gallerie per le quali si prevedono degli appositi cantieri all'uscita della Galleria.

Questa soluzione necessaria per ottenere un rettilineo che passa a monte dei colli monfalconesi pone anche il problema del reimpiego dello smarino delle gallerie che non dovrebbe essere collocato nei pressi delle uscite come non dovrebbero essere costruite nuove strade di servizio per raggiungere gli accessi alle gallerie compromettendo antichi sentieri non rilevati dallo SIA.

Tanto più che il viadotto posto a monte della Rocca di Monfalcone risulterà particolarmente impattante non solo perché deturperà la vista da monte ma anche perché il rumore dei convogli inciderà negativamente nella percezione dei luoghi.



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia - onlus

L'inconveniente può essere risolto facilmente curvando il rettilo verso sud costruendo una leggera curva che passi per il centro dei colli, in gran parte caratterizzati da insediamenti protostorici scomparsi. In questo modo la galleria non finirebbe per toccare i resti delle linee della prima guerra mondiale ed emergerebbe solo in occasione del centro abitato di Monfalcone. Va poi notato che il nuovo tracciato dovrà essere calibrato in modo da non causare danni alle grotte carsiche poste a monte di Monfalcone pur rimanendo esterno alle zone del Lago di Pietrarossa e Palude Sablici (Tav. 004_L34400R22P3SA000P001A)

La cosa è ancor più evidente se si osserva la Tav. 006_L34400R22P4SA000P001A che censisce il patrimonio archeologico e ambientale delle aree attraversate dalla nuova infrastruttura.

Va poi detto che l'indagine archeologica si limita a registrare i manufatti più antichi trascurando completamente i segni del paesaggio antropico di tradizione medievale e post medievale tanto che per attrezzare i cantieri e poi garantire le manutenzioni agli imbocchi di galleria è prevista una rete di strade minori di enorme impatto su un'area così delicata.

La nuova rete di viabilità distruggerà recinti medievali in pietra e segni dell'attività militare della prima guerra mondiale che non sono stati minimamente oggetto di indagine e valutazione.

Tav. 010_L34400R22P5SA000P001A

Non si comprende il motivo per cui dopo Turriaco la nuova linea si distacchi dalla ferrovia esistente per attraversare l'Isonzo a monte del ponte ferroviario attuale, andando a impegnare una ampia area golenale non compromessa da precedenti infrastrutture.

Doc. 018_L34400R22RGSA000G001A

La relazione delle opere previste rende evidente come il progetto non abbia preso in minima considerazione la problematica dello scavo dei pozzi di aggotamento dell'acqua, della disconnessione fumi e dei liquidi pericolosi in relazione alla speciale condizione del suolo carsico. E' di fondamentale importanza prevedere una raccolta di eventuali dispersioni provenienti da ipotizzabili incidenti e rotture in relazione alla particolare conformazione geomorfologica dell'area, interessata da fenomeni carsici e alle pesanti interferenze che questi condotti potrebbero avere con un sistema poroso e alveolare ancora di fatto inesplorato.

Per un'opera di tale portata ci si sarebbe aspettati una più attenta definizione delle modalità di progettazione e costruzione di queste opere accessorie. I riferimenti di pg. 69 e 72 sembrano del tutto insufficienti per valutare l'impatto di queste opere.

Altrettanto superficiale è l'atteggiamento proposto per le opere di mitigazione che si riducono a forme di piantagione e nulla più. L'aver assunto il bosco come il paesaggio naturale di riferimento ha banalizzato il tema di un ripristino paesaggistico dei luoghi. Infatti queste formazioni arbustive sono presenti in modo diffuso su tutto il Carso solo dalla seconda metà del novecento mentre le forme precedenti erano quelle della landa a volte alberata, altre volte segnata da boschetti minuti e isolati.

In compenso non si è provveduto alla costruzione di una siepe di mitigazione lungo tutto il tracciato posto in pianura come ben illustrato nella TAV.



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia - onlus

054_L34400R22P5SA000G028A. Infatti, ci si è limitati a nascondere le barriere antirumore, che diventeranno un invadente presenza nel paesaggio della bassa goriziana, solo in situazioni molto particolari. Per meglio dire, la sezione tipologica mostra delle siepi arbustive all'esterno dell'area di pertinenza ferroviaria, ma nella planimetria allegata si vedono segnate solo in rare occasioni. Va poi detto che solo la presenza di siepi di mitigazione interne all'area di pertinenza ferroviaria potrebbe garantire la funzione di questi elementi di mitigazione. Le barriere fonoassorbenti non sono brutte solo in presenza dei centri abitati ma anche all'interno della campagna aperta dove la loro artificialità si renderebbe ancora più evidente. Non a caso l'impatto paesaggistico delle opere rispetto la campagna aperta è stato completamente trascurato??

Per questo motivo con la presente osservazione chiediamo che nei progetti venga inserita una siepe arbustivo-arborescente del tipo già definito nelle tavole di progetto, lungo tutto il tratto ferroviario della pianura friulana. L'ente gestore della linea avrà tutto l'onere nel gestire la componente arborea.

Se per le aree cantiere sono stati previste le opere di ripristino alla fine dei lavori non è ben chiaro quali piste di cantiere saranno rinaturalizzate e quali no, e nemmeno le fasi e le modalità di questa procedura. Le strade che rimarranno anche dopo la costruzione per garantire gli accessi alle opere e ai pozzi che esito paesaggistico avranno? Saranno strade sterrate o asfaltate, con opere, o simili a tratturi?

Doc 060_L34400R22RGSA000A001A

p. 263

Le trasformazioni paesaggistiche legate alla costruzione della stazione di Ronchi vengono sottovalutate dichiarando che l'opera "si inserirà come un continuum infrastrutturale" tra l'aeroporto e la ferrovia. L'osservazione non serve a costruire alcuna norma che possa indirizzare la trasformazione ma assume il fatto come un dato di fatto.

p.264

Anche a proposito del tratto relativo alla rocca di Monfalcone il documento, dopo aver affermato nelle prime righe che il percorso in parte in trincea avrà un impatto altissimo con la zona, liquida la questione poco dopo dicendo esattamente il contrario e senza proporre alcuna alternativa: "l'impatto della nuova linea ferroviaria sarà limitato"

p. 271

L'estensore della relazione paesaggistica cita gli immanenti resti della prima guerra mondiale ma si limita a riconoscerli lontano dal tracciato, mentre invece la nuova linea ferroviaria attraversa diverse linee di difesa militare ancora riconoscibili.

p.277

Alla fine l'estensore delle note è costretto ad ammettere che l'ambiente di Pietrarossa è già segnato da altre opere costruite senza alcuna attenzione al paesaggio e che "le modificazioni che quest'opera introdurrà nell'ambito non sono trascurabili e andranno a sommarsi a quelle esistenti". Nonostante tutto il progetto non dà risposte a questo pericolo ma si limita ad esortare i progettisti a "ricreare intorno alla nuova linea



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia - onlus

ferroviaria un senso di appartenenza all'ambito paesaggistico e a sfumare il rapporto tra l'opera e il paesaggio interessato".

E' evidente che questo equivale a nulla. Mitigare operando con delle " sfumature" un massiccio impalcato ferroviario caratterizzato da opere di elettrificazione a apparati antirumore è impossibile per chiunque, quindi l'impatto si sommerà ad impatto senza alcuna riduzione. Non è condivisibile l'affermazione a pagina 277 "che si limita a considerare solo alcuni punti di vista dell'opera, per esempio quello dalle infrastrutture esistenti (autostrada), mentre trascura tutte le viste possibili del viadotto di Pietrarossa dai sentieri di quota posti a nord dell'autostrada.

In realtà una vera analisi dei punti di vista non è stata eseguita e manca a questo SIA. Il fatto che si proponga come mitigazione paesaggistica il semplice impianto di vegetazione autoctona è del tutto ridicolo rispetto al ruolo giocato dalle trincee e dai viadotti. Il documento è assolutamente insufficiente nell'indagare i caratteri di percezione visuale del paesaggio (p.278). Le stesse tavole di analisi presentano limiti di lettura esplicitamente evidenti.

p.287

A proposito di interferenze dell'opera con i beni culturali lo studio di impatto ambientale evidenzia solo la diffusione del sistema delle trincee della prima guerra mondiale, come se il sistema di percorsi e recinti di tradizione medievale e post medievale che interessa tutto in Carso fosse meno importante delle opere realizzate durante i tre anni di guerra che si svolsero in quest'area. Manca in entrambi i casi un puntuale riconoscimento dei manufatti interessati dal passaggio dell'opera e dalle strade di cantiere. Non solo... Lo studio riconosce che il tracciato costringerà a distruggere alcune parti del sistema delle testimonianze militari e che ci saranno problemi con gli *stakeholder*, ma non evidenzia il valore del danno né le attenzioni che saranno messe in campo per evitare danni diffusi e contrasti non previsti. Va poi notato che tra gli *stakeholder* non vengono indicati i turisti che frequentano i luoghi della guerra e nemmeno gli escursionisti che diffusamente percorrono questo territorio alla ricerca delle memorie preistoriche ma anche moderne.

Nell'approfondita indagine di campo per l'archeologia si è pensato bene di limitare l'attenzione ai soli manufatti dell'archeologia classica trascurando del tutto i segni della cultura materiale di età medievale e post medievale che più di tutti gli altri innervano il territorio del Carso.

E' evidente che cercando la luna non si vede il dito e quindi sembra che l'ambiente attraversato non abbia grandi valori in gioco e che quindi non siano necessarie le attenzioni per le opere di scavo e di ripristino che si avrebbero in occasione di siti protostorici o antichi. Lo SIA è quindi privo di dettagli sul tema della ricomposizione degli oggetti del paesaggio storico e antropologico minuto che avrebbero invece dovuto esaltare.

10. OSSERVAZIONI SULLE EMISSIONI IN ATMOSFERA

Destano estrema preoccupazione i cantieri operativi, in particolare il CO02-F1-F2 in quanto a ridosso di aree densamente popolate, in particolare si rileva che l'area in questione non è adatta alla destinazione ipotizzata, inoltre manca la verifica delle condizioni del sito per l'installazione di un impianto di *betonaggio o di produzione*



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia - onlus

calcestruzzo preconfezionato, e l'impegno a rispettare le prescrizioni di cui all'allegato 2, punto 2.1, della D.G.R. n. 71-16738 del 17 Febbraio 1997 come modificata con D.D. n 347 del 03/07/2000.

In particolare si rileva che per quanto riguarda le emissioni in atmosfera vale quanto previsto dal comma 1 dell'art.267 del dlgs.152/06 e che nel progetto mancano tutti i necessari elementi valutativi rendendo di fatto impossibile dare una valutazione sui cantieri proposti, aree di stoccaggio comprese.

11. OSSERVAZIONI SUL PATRIMONIO ARCHEOLOGICO

Nel corso degli anni nelle località interessate dal tracciato della NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE nel tratto tra Ronchi e Trieste sono stati rinvenuti svariati reperti e siti archeologici, dei quali non si potrà non tener conto. Tra i più importanti siti ricordiamo a Monfalcone:

- o Le Forcate: Castelliere di tipo carsico abitato presumibilmente dalla tarda età del bronzo alla seconda età del ferro. MARCHESETTI 1903, p. 43, tav. III, 9; CÀSSOLA GUIDA 1980d, pp. 21 e 25 (con bibl.); MONTAGNARI KOKELJ 2001, scheda 12004 (con bibl.).
- o Rocca: Castelliere di tipo carsico, età del bronzo medio e recente-seconda età del ferro; saggi Furlani 1975-1977. MARCHESETTI 1903, pp. 42-43, tav. III, 8; NICOLETTIS, FURLANI 1977; CÀSSOLA GUIDA 1980d, p. 21; FURLANI 1984a, pp. 170-171; Carso Goriziano 1989, pp.103-104, 122, tav. 22; MONTAGNARI KOKELJ 2001, scheda 12003a (con bibl.).
- o San Polo o Gradiscata: Castelliere di tipo carsico, del Bronzo Medio-Recente e Finale ed età del ferro. Raccolte di superficie 1950 e ricognizioni della Soprintendenza 1989. MARCHESETTI 1903, pp. 43-44, tav. III, 10; FURLANI 1973, c. 193; MORETTI 1979, pp. 59-61; CÀSSOLA GUIDA 1980d, pp. 21, 25; Carso Goriziano 1989, pp. 107-112, tavv. 23-29; MONTAGNARI KOKELJ 2001, scheda 12005 (con bibl.).

OSSERVAZIONI PUNTUALI

1. SINTESI NON TECNICA doc. 132_L34400R22RGSA0000001A

- a) A pag.12 si dice che : "Sulla linea AV/AC sono preferenzialmente istradati i servizi viaggiatori a lunga percorrenza ed il trasporto di quelle merci che richiedano prestazioni elevate", viene specificato che tali merci sono quelle ad alto valore aggiunto (ad esempio quelle ad alta tecnologia). Affermazione sostanzialmente DESTITUITA di ogni fondamento in quanto merci ad alto



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia - onlus

- contenuto tecnologico quali calcolatori, PLC, dispositivi per reti di comunicazioni sicuramente non sono nè ingombranti nè pesanti e quindi non possono costituire una quantità di merce rilevante dal punto di vista ferroviario.
- b) A pag.25 viene riportato che : *"Un recupero della quota di traffico su ferro può essere ottenuto attraverso un miglioramento delle caratteristiche infrastrutturali della rete e con la rimozione dei vincoli di capacità della stessa"* , nel progetto presentato tuttavia non viene comparato il miglioramento strutturale della rete con la costruzione di una linea AC/AV.
- c) A pag.31 risulta alquanto fuorviante la distinzione fra galleria naturale ed artificiale in quanto tutte le gallerie proposte sono artificiali.
- d) A pag.44 nella destinazione del materiale di scavo sono presenti cave attive, non si capisce come il proponente possa disporre dei volumi presenti nelle cave attive.
- e) A pag. 80 relativamente alle vibrazioni è assente ogni metodologia di analisi degli effetti sulle abitazioni circostanti alle aree interessate.

2. SIA DOC. 018_L34400R22RGS000G001A.pdf

- a) A pag.8 la velocità di progetto è definita 220 Km/h, in altre parti della documentazione è definita 200 Km/h
- b) A pag 29-30 risultano incomprensibili le definizioni dei scenari definiti come "successivo al..."
- c) A pag.31 risultano incomprensibili diverse frasi la stessa ripetuta più volte : "Errore l'origine del riferimento non è stata trovata"
- d) A pag. 46 l'analisi dell'alternativa 0, obbligatoria per legge, è di fatto inesistente, fare delle affermazioni generiche sul potenziamento e l'efficienza ferroviaria senza spiegare perchè i livelli di saturazione della Mestre-Ronchi siano inferiori al 50% costituisce di fatto un palese tentativo di aggirare l'obbligo di comparazione fra la l'alternativa zero e la realizzazione del progetto.
- e) Risulta assente un'analisi degli effetti delle vibrazioni sulle strumentazione medica del vicino ospedale di San Polo a Monfalcone
- f) A pag.93 l'allocatione dei cantieri CB02-F1-F2 e CO02-F1-F2 è estremamente critica e non è stata analizzata, in particolare per quanto riguarda il cantiere operativo, liquidando il problema dicendo che le caratteristiche dell'Ospedale sono assimilabili a quelle di una zona residenziale.
- g) E' assente ogni indicazione sulla modalità di demolizione/sostituzione dei manufatti lungo la SS 14, cavalcaferrovia, questione non secondaria visto il traffico sull'arteria in questione e la difficoltà di organizzare una viabilità alternativa.
- h) Relativamente ai cantieri siti nei Comuni di Monfalcone/Ronchi dei Legionari si constata come non è stata fatta alcuna analisi relativamente all'impatto sul traffico della zona su cui grava il centro commerciale Emisfero, l'Ospedale di Monfalcone ed i passaggi a livello della zona.
- i) Relativamente alla parte di inquinamento elettromagnetico, pag.205, si rileva come siano assenti rilevazioni sullo stato attuale dei luoghi, la qual cosa impedisce di valutare se l'aggiunta dell'elettrodotto sia conforme al livello di emissioni consentito.



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia - onlus

3. DIRITTO COMUNITARIO

In base a quanto contenuto nella Direttiva Comunitaria 1692/1996 e successive modifiche si rileva all'art.10, nella parte riferita alle caratteristiche delle linee ad alta velocità viene definita tra le diverse opzioni la seguente : *"b) linee specialmente ristrutturate per l'alta velocità, attrezzate per velocità pari a circa 200 km/h; (...)"*

Vista questa opzione progettuale e vista la notevole capacità residua offerta dalle linee ferroviarie attuali si chiede che l'attuale progetto, diviso in più tronconi della Mestre-Trieste, venga confrontato con l'ammodernamento dell'attuale Mestre-Trieste per raggiungere le specifiche relative all'opzione *b)* qui sopra riportata.

4. ANALISI TRASPORTISTICA doc. 007_L34400016SDES0001001B

- a) A pag.9 i flussi merci su ferrovia sono definiti come "modesti", 8000 tonnellate/giorno sulla Venezia-Portogruaro-Trieste, inoltre il peso utile dei treni entranti a Villa Opicina è di 350 tonnellate/treno contro le 430 tonnellate/treno di Tarvisio, questo fatto evidenzia che non solo esiste una capacità residua delle linee ferroviarie molto elevata da utilizzare ma che esiste una capacità ulteriore legata all'incremento della capacità di carico del singolo treno. a conforto di questo fatto a pag.11 viene rilevato come la razionalizzazione dei carichi permetterebbe di portare il carico utile a 650 tonnellate/treno.
- b) A pag.10 si riporta che "il traffico merci ha risentito solo in misura molto modesta dell'attivazione della "Pontebbana" sottoutilizzata in ragione dei *bottlenecks* (colli di bottiglia) infrastrutturali ed organizzativi delle ferrovie circostanti". Visto quindi questo precedente si rileva come nell'analisi trasportistica sia totalmente assente ogni valutazione sulle infrastrutture e l'organizzazione della ferrovia slovena, necessarie a valutare i reali benefici dell'opera in questione. Si sottolinea peraltro, visto il precedente della "Pontebbana", come la semplice costruzione di un'infrastruttura ferroviaria non sia garanzia di sviluppo del movimento merci/passeggeri su ferrovia
- c) A pag. 10 risulta priva di qualunque analisi e spiegazione economica la tabella sulle ipotesi di carico delle ferrovie in Friuli Venezia Giulia, ne viene spiegato il modello applicato (economico e matematico), dal punto di vista dell'analisi trasportistica il contenuto di questa parte è di fatto inesistente.
- d) A pag.11 si legge "le prospettive di evoluzione del traffico passeggeri sono più modeste rispetto rispetto alle potenzialità del traffico merci, e quindi meno influenti sui bisogni di potenziamenti infrastrutturali". La logica conclusione di questa frase è che quindi visto che i treni merci vanno a 100/120 Km/h non si capisce perchè la Ronchi-Mestre venga proposta una linea con velocità d'esercizio a 250 Km/h.
- e) A pag.12-13 vista la proposta di riorganizzazione dei servizi ferroviari, si sottolinea come questa sia sganciata dalle fase realizzative del progetto, in altre parole non sono definiti quali servizi vengono attivati per ogni scenario temporale.
- f) Le conclusioni dell'analisi a pag.23 sostanzialmente confermano che la realizzazione delle linee AV/AC non è prioritaria, cosa questa sulla quale concordiamo e che costituisce un'affermazione da parte del proponente della sostanziale scarsa utilità del progetto per le linee AV/AC che è stato presentato.



LEGAMBIENTE
del Friuli Venezia Giulia - onlus

5. ESERCIZIO doc. 005_L34400R16RGES0001001A

- a) A pag. 13 la stazione di Ronchi dei Legionari Aeroporto è stata introdotta senza che sia stato inserito alcun modello di esercizio o di utilizzo della stessa, per cui non si capisce se è uno snodo per le merci o per i passeggeri, si sottolinea inoltre la quasi assenza di collegamenti con i Comuni circostanti, rendendo di fatto la stazione inutilizzabile per la popolazione dei Comuni circostanti.
- b) A pg.16 non sono riportati i modelli di esercizio per gli Scenari 1 e 3c, la qual cosa rende impossibile valutare eventuali benefici fino al 2050 (SCENARIO 6 + TRATTA transfrontaliera ITALIA-SLOVENIA).

6. ROCCE DI SCAVO doc. 274_L34400R22RGTA0000001A.pdf

- a) Preliminarmente a pag.26 si osserva che la maggior parte del volume ritenuto disponibile è presente nella provincia di Gorizia quando la maggior parte del volume di scavo proviene dalla Provincia di Trieste, la qual cosa pone notevoli problemi di movimentazione materiali che non vengono affrontati.
- b) Il problema del riutilizzo dei materiali di scavo non viene affrontato se non in maniera generica tramite esempi pag. 29, manca un piano che associ le fasi funzionali alla destinazione in una specifica cava, ciò impedisce di valutare gli impatti sul traffico in aree palesemente congestionate del movimento terra.
- c) La superficie dei cantieri di stoccaggio appare troppo limitata rispetto al reale computo del materiale da depositare, ne consegue il rischio (già verificatosi altrove) che esse diventino di fatto delle *discariche* di inerti.

7. DEMOLIZIONI doc. 011_L34400R13P5IF0001001A.pdf e seguenti

- a) Apparentemente il raccordo Ronchi Sud - Ronchi Nord dovrebbe essere da dismettere, le modalità tuttavia non sono esplicitate.
- b) Non è descritto il criterio con cui vengono decise le demolizioni, apparentemente gli edifici da demolire sono solo quelli interi alla recinzione della linea ferroviaria, in alcune mappe nel doc. 011_L34400R13P5IF0001001A.pdf ad un certo punto la recinzione in Via Rebez a Pieris sparisce, fatto questo che riduce il numero "apparente" delle demolizioni.

8. PERCORSO NEL COMUNE DI DOBERDO' DEL LAGO

Risulta inspiegabile come mai nell'ottica della minimizzazione dell'impatto ambientale non si sia valutato un percorso più vicino all'autostrada A4

Udine, lì 19 febbraio 2011

Il Presidente
(Michele Tonzar)