

Perrone Raffaele



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

Da: arianna.spessotto@postacertificata.gov.it
Inviato: domenica 19 agosto 2012 2.08
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: Errata corrige: Linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste - Osservazioni ai sensi del D.Lgs. 152/2006
Allegati: Linea ferroviaria AV.AC Venezia-Trieste_Osservazioni VIA.pdf; Allegati_Osservazioni VIA Linea ferroviaria AV.AC Venezia-Trieste.zip

E,prot DVA-2012-0020128 del 22/08/2012

Mi scuso, ma l'email precedente aveva il testo errato. Quella presente, è corretta.

Con la presente si inviano il documento contenente le osservazioni in oggetto (Linea ferroviaria AV.AC Venezia-Trieste_Osservazioni VIA.pdf) ed i relativi allegati (Allegati_Osservazioni VIA Linea ferroviaria AV.AC Venezia-Trieste.zip) che sono parte integrante del documento stesso .

Distinti saluti

Arianna Spessotto
per il Movimento 5 Stelle Bassopiave



Spett. Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali - Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale, via Cristoforo Colombo 44, 00147 Roma,

Oggetto

Opera: Linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste

Proponente: ITALFERR S.p.A

Data di scadenza presentazione osservazioni da parte del pubblico: 19/08/2012

Trasmessa per via elettronica a

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Da: **Movimento 5 Stelle Bassopiave (libera associazione di cittadini del bassopiave)**

Con la presente i cittadini che aderiscono al Movimento 5 Stelle nella zona del Basso Piave (Veneto Orientale), intendono esporre le seguenti osservazioni.

1. Innanzitutto va rilevato che trattasi di una procedura di VIA del tutto anomala poiché è conclamato il fatto che il Commissario Straordinario per l'Asse Ferroviario Venezia-Trieste sta contemporaneamente operando ad alternative progettuali, che, per la tratta Veneta, consisterebbero dell'immediato ammodernamento dell'esistente con l'aggiunta di due binari in un lontano futuro. Al di là delle valutazioni di merito sul progetto di pre-fattibilità presentato da Mainardi (**con ITALFERR ed RFI**) a Venezia il 23 aprile scorso nella sede della Provincia, è evidente che un tanto basta per invalidare la procedura di VIA in atto in quanto in seguito a tale presentazione diviene conclamato *che*:

a. si tratta di un progetto di impossibile realizzazione, rigettato dalla quasi totalità dei Comuni del Veneto;

b. nella procedura in corso non si tiene conto del fatto che una realtà istituzionale come il Commissario Straordinario (**con ITALFERR ed RFI**) lo aveva già bocciato il 23 aprile 2012 cioè prima del deposito da parte di **ITALFERR in nome e per conto di RFI**, avvenuto il 20 giugno 2012;

Allegato 1. Verbale della riunione in Provincia di Venezia del 23 aprile 2012

c. Il S.I.A. dovrebbe contenere un confronto degli impatti ambientali prodotti da varie alternative progettuali, **ben note ad ITALFERR ed RFI**, cosa che nella fattispecie non accade ed anzi siamo di fronte ad alternative progettuali esterne al S.I.A. e che vengono **da ITALFERR ed RFI, spudoratamente ignorate**.

A proposito del clima di disorientamento, anzi del vero e proprio caos, che si è creato su questo progetto vale la pena di rendere nota una testimonianza molto significativa.

Il 25 luglio nel consiglio Comunale di Palmanova, nella discussione sul parere di VIA (che è poi stato negativo), il consigliere (ed ex Sindaco) Cressati ha chiesto al Sindaco in carica "Come mai dobbiamo esprimere un parere se c'è un altro progetto in itinere?" La risposta del Sindaco Martines è stata: "Perché ce lo chiede la Regione".

Allegato 2. Lettera dei Comitati No Tav ai Comuni del Friuli VG.

2. Il secondo rilievo, anche questo sia di tipo formale che sostanziale, è che mentre la Regione FVG ha attivato la procedura di VIA inviando ai Comuni le richieste di parere sul progetto conoscitivo unitario, tale procedura non sembra essere stata effettuata dalla regione Veneto. Infatti per esempio il Comune di Quarto d'Altino il giorno sette agosto c.a. ha approvato all'unanimità due delibere dove però non si fa riferimento a procedure di VIA della Regione Veneto, ma solo ai termini ministeriali con scadenza 19 agosto. Con la delibera N. 30 è stato dato parere negativo al "tracciato litoraneo" 2010 e con la N. 31 è stato dato parere negativo all'ipotesi del cosiddetto "quadruplicamento" considerando favorevolmente solo la necessità di miglioramento dell'esistente.

Allegato 3. Lettera dei Comitati No Tav ai Comuni del Veneto.

Allegato 4. Delibere N.30 del 7 agosto 2012 del Comune di Quarto D'Altino (Ve)

Allegato 5. Delibere N.31 del 7 agosto 2012 del Comune di Quarto D'Altino (Ve)

3. Riguardo all'operato di Mainardi si richiamano le seguenti circostanze.

- a. **10/12 agosto.** Consegna al Ministro Corrado Passera e al Presidente della Regione Veneto Luca Zaia di un Dossier di 22 pagine contenenti le critiche al progetto 2010 oggi sottoposto a VIA con particolare riferimento agli elevati costi e con conseguente indicazione per un progetto low cost e soprattutto è significativa l'indicazione di spesa per il miglioramento dell'esistente: 600 milioni di euro.

<http://www.ilgazzettino.it/articolo.php?id=213826>

- b. **2 agosto.** Dichiarazioni di Mainardi al TG3 del Friuli Venezia Giulia dove indica che anche il FVG seguirà l'opzione dell'affiancamento alla ferrovia esistente. Qui il video: <http://www.youtube.com/watch?v=82ZikHVPYl4&feature=youtu.be>
La posizione di Mainardi emerge in tutta la sua portata poiché afferma testualmente *"Quando ho visto i progetti presentati nel dicembre 2010, ho visto che avevano un forte impatto ambientale e specialmente che la media di 44 milioni a kilometro superava ampiamente la media dei costi europei"*. Da notare inoltre che Mainardi nello stesso TG3 delle 19,30 viene **seccamente smentito** dall'Assessore Regionale Riccardo Riccardi che per il FVG riconferma il tracciato in affiancamento all'autostrada **dimostrando così la consapevolezza istituzionale del rigetto delle alternative progettuali.**

- c. **13 luglio.** Lettera di Mainardi ai Sindaci del Veneto dove si certifica il quasi unanime dissenso dei Comuni del Veneto verso il tracciato litoraneo.

Allegato 6. Lettera di Mainardi ai Comuni del Veneto

- d. **23 aprile.** Presentazione, assieme al Dottor Carlo Comin, committente RFI, e al progettista di ITALFERR del progetto di pre-fattibilità, in affiancamento alla linea ferroviaria esistente presso la Provincia di Venezia.

La storia della linea AV-AC Venezia-Trieste

La storia della tratta Venezia-Trieste dell'ex corridoio V (ora corridoio mediterraneo) è contorta e contraddittoria fin dalle origini. Qui vale la pena di ricordare la bocciatura della

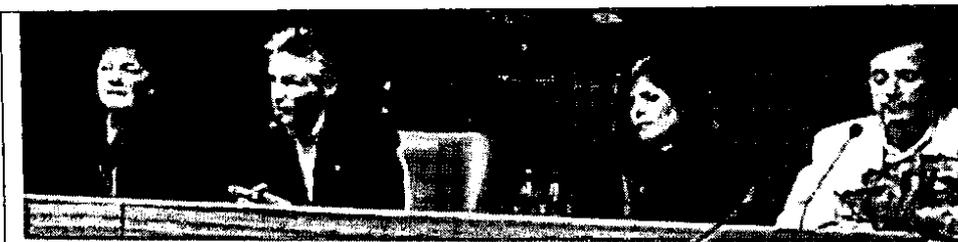
tratta Ronchi dei Legionari-Trieste avvenuta il 1° marzo 2005 dalla Commissione VIA anche con riferimento al problema delle gallerie sul Carso.
Allegato 7. Parere negativo della Commissione VIA del 1° marzo 2005

Il 4 febbraio 2008 a Cervignano del Friuli, è stato firmato il “protocollo Sonogo” per la tratta Portogruaro-Ronchi dei Legionari che modificava il precedente progetto ITALFERR e successivamente presentato il primo progetto preliminare che prevedeva le gallerie carsiche nella Trieste-Divaccia. Con la caduta della giunta Illy nel 2008 il progetto Sonogo ha incominciato a vacillare. Nel giugno e settembre 2010 il Geologo Carlo Comin come referente di RFI, presentava a Sgonico e Duino Aurisina il nuovo progetto, dove fra le altre cose, era cancellata la galleria sul Carso nella cosiddetta tratta alta e spostato l’attraversamento transfrontaliero ad Aurisina, sempre in galleria carsica.

Ad un’assemblea pubblica svoltasi a Porpetto (il Comune della bassa friulana più devastato dalla linea AV/AC) il 15 ottobre 2010 alla presenza dell’On. Debora Serracchiani e dell’Assessore Regionale Riccardo Riccardi veniva esposta la seguente analisi corredata con documentazione audiovisiva. Si potrà constatare come i Comitati avevano anticipato i tempi nel dimostrare che l’opera non stava in piedi, evidenziando tutte le contraddizioni in cui cadevano sistematicamente i politici ed i tecnici.

Porpetto 15 ottobre 2010 Conferenza Dibattito su Alta Velocità e Corridoio 5: a cosa servono?

Vediamo cosa dicevano ieri e cosa dicono oggi politici e tecnici



Porpetto 15 marzo 2008. Riccardo Illy con la allora Sindaca Cecilia Schiff (a sinistra nella foto), poi eliminata dalla scena politica perché contraria al TAV. A destra nella foto, l’attuale Sindaco Pierino Dri, allineato pro-TAV

A Porpetto il 15 marzo 2008. Riccardo Illy affermava:

- 1) La nuova linea ferroviaria che potrà essere usata, per le persone, per quanto riguarda l’Alta Velocità, durante le ore diurne e per le merci, quindi per l’Alta Capacità ferroviaria, durante le ore notturne, è lo strumento indispensabile
- 2) Sarà pronta, se non ci saranno ritardi, fra dieci anni ...
- 3) Serve per rendere competitivo il trasporto su ferro rispetto a quello su gomma e rispetto a quello aereo sulle medie distanze, il che significa per andare dal Friuli Venezia Giulia a Milano a Torino ...
- 4) In caso di mancata realizzazione di questa nuova linea ferroviaria le persone continueranno ad andare in automobile oppure in aereo, le merci viaggeranno prevalentemente su gomma.....

I testi seguenti sono trascritti dal filmato visionabile al seguente link, che ne costituisce il riscontro.
http://www.youtube.com/watch?v=MQ1kfBeLnFg&feature=player_embedded

Si tratta di quattro situazioni, che in ordine cronologico sono le seguenti:

1. Comune di Duino Aurisina 9 giugno 2010: presentazione del progetto da parte di RFI
2. Trieste 28 giugno 2010 Sala Tessitori: dibattito per la presentazione del libro “Corridoio 5 – Storia, problemi e prospettive” curato da Romano Vecchiet Direttore della Biblioteca Civica di Udine
3. Comune di Sgonico 23 settembre 2010: presentazione del progetto da parte di RFI
4. Bruxelles 29 settembre 2010: Commissione Petizioni

Il filmato è stato organizzato per temi e non cronologicamente.

La linea AV/AC Venezia-Trieste, è necessaria?

Trieste 28 giugno 2010 Sala Tessitori

Debora Serracchiani, parlamentare europea membro della Commissione Trasporti

Sul fatto che questa infrastruttura e che comunque il FVG più in generale abbia necessità di infrastrutture, io non ho dubbi che l'infrastruttura dal nostro punto di vista serve, ho anche detto e scritto che però bisogna fare tutte le valutazioni ambientali e tecniche, necessarie"

Trieste 28 giugno 2010 Sala Tessitori

Riccardo Riccardi Assessore Regionale FVG

Una priorità di questo paese ritiene fondamentale la realizzazione di queste infrastrutture. E quindi si è messa al lavoro non a discutere se farla, ma per capire quali fossero *le migliori* condizioni per realizzarla. Io credo che la prospettiva strategica di interesse europeo abbia la necessità di realizzare queste opere ...

Bruxelles 29 settembre 2010 Commissione Petizioni

Antonio Cancian deputato europeo

Non voglio dire altro che non conosco, diciamo praticamente il tema,... quindi a me piacerebbe che non fossimo noi che bloccassimo appunto questo corridoio. Quando sento parlare se l'Alta Velocità è necessaria io do' una risposta molto secca è quella che io dico SI, SI

Comune di Duino Aurisina 9 giugno 2010

Carlo Comin responsabile RFI della progettazione della Tratta Venezia Trieste

NOTA. dice di se stesso: "*Io sono anche il valutatore dei progetti TEN a Bruxelles*"

Scenario di tendenza 2015 ... sono i traffici merci per ferrovia e voi vedete una cosa che tra Venezia e Trieste praticamente ... POCA ROBA. Non vi faccio vedere i passeggeri perché Venezia Trieste ce n'erano ANCORA DI MENO, perché di fatto la Venezia-Trieste era una linea non considerata dal punto di vista strategico, da un punto di vista di attraversamento. Prima considerazione: abbiamo detto. traffico passeggeri non ce n'è, quindi: E' INUTILE FARE UNA LINEA AV.

Il potenziamento è funzionale, se vogliamo, solo al traffico merci. Quindi siamo andati in quella direzione. Allora io non vorrei trovarmi ancora qualche guerriero giapponese nelle foreste delle filippine che incomincia ... va fuori con i cartelli No Tav, no questo, non quell'altro ... mi piace, mi fanno molta simpatia, sono simpatici però ormai stanno combattendo una guerra che non c'è (?)

Anche perché come potete ben pensare, questa linea è una linea che, avete visto i costi di prima, partiva con 6 miliardi di investimento e 6 miliardi oggi non se li può permettere nessuno. le proteste, non servono.

Comune di Sgonico 23 settembre 2010

Carlo Comin Però la ferrovia deve coadiuvare sicuramente il traffico est-ovest. E state attenti che secondo le previsioni, che, ripeto, io ho tenuto molto caute... qualcuno dice attenzione ... la ferrovia servirà a prendere il maggior traffico autostradale? **NON ILLUDIAMO LA GENTE CHE IL TRAFFICO CALI SENSIBILMENTE**

Comune di Duino Aurisina 9 giugno 2010

Carlo Comin Quindi Trieste l'Alta Velocità non la vede, tanto per intenderci.

Comune di Sgonico 23 settembre 2010

Carlo Comin... non ci sarà più l'innesto della nuova linea da Ronchi-Aurisina-Trieste verso la stazione di Trieste Centrale proprio per la vocazione merci e proprio anche perché fare una linea ad Alta Velocità avrebbe comportato un risparmio di 2. 3 minuti è meglio far vedere alla gente la costiera secondo me no, dal treno, *che è uno spettacolo unico*...

La tratta Mestre - Portogruaro - Ronchi dei Legionari.
NOTA: Comin glissa sulla tratta veneta e parla di "Mestre-Ronchi"

Duino Aurisina. Carlo Comin

La Mestre-Ronchi. Ripeto questa è la storia. Abbiamo preso in mano un progetto che aveva un valore dichiarato di 4,2 milioni (o miliardi?) di euro. Un progetto preliminare già in parte sviluppato, cioè vuol dire che il progetto preliminare è stato predisposto tra Portogruaro e Ronchi dei Legionari, non è stato depositato presso il CIPE a seguito delle osservazioni degli Enti Locali che non hanno raggiunto la completa intesa. Quindi adesso è in corso la revisione. La revisioni, diciamo, noi ci interessiamo del Friuli, noi nel senso ... abbiamo anche la parte Venezia-Portogruaro però nella sostanza tra Portogruaro e Porpetto, diciamo là del Corno, quindi, circa poco prima dello svincolo di San Giorgio di Nogaro, la linea ferroviaria corre parallelamente all'autostrada, con una serie di problemi che adesso si cercherà di risolvere, dopodiché si abbassa, per andare verso Cervignano. A Cervignano corre in affiancamento fino a Ronchi e poi da Ronchi vedremo cosa succede.

La tratta veneta

Bruxelles 29 settembre 2010 Commissione petizioni

Antonio Cancian parlamentare europeo

"Ha tirato in ballo il discorso del tracciato nel territorio Veneto e anche nel territorio friulano. IO NON SO QUALE SIA IL TRACCIATO PERCHE' ANCORA NON L'HO VISTO, solamente che ho invitato il commissario Brinkhorst a Trieste perché ho messo assieme sia l'Amministrazione Veneta sia l'amministrazione Friulana per dire, che, assieme ad RFI, affinché trovassero la soluzione migliore. Io credo che non è, non è a priori così che si stabilisce andare paralleli alla terza corsia o andare più giù, che noi possiamo dire qua e possiamo anche criticare quello che ancora non sappiamo. perché io credo che l'impegno era per fine dicembre di quest'anno. Quindi io spero che fra non molto di poterlo vedere. Ma credo che l'impegno di quel giorno era quello di trovare una soluzione che andasse ad invadere il meno possibile sul territorio, che fosse meno costosa, che fosse, ... che fosse, più accettabile sotto il profilo ambientale. Quindi questo lo considero un progetto che RFI quindi la nostra Italferr, che è il braccio operativo di RFI, stia valutando nel migliore dei modi. Io credo in buona fede che stiano lavorando seriamente."

La tratta Ronchi dei Legionari - Trieste

NOTA: Il Parere NEGATIVO del Ministero dell'Ambiente del 1° marzo 2005 sulla tratta Ronchi-Trieste, diventa, secondo Comin e Riccardi, dei "rilievi", una "posizione critica"

Carlo Comin

Inutile che faccia la storia che c'è stato un progetto che è stato presentato ma poi il Ministero dell'Ambiente, diciamo ha fatto *dei rilievi* che non sono mai stati ufficializzati. Quindi il progetto di fatto è stato presentato, ma, diciamo, va modificato.

28 giugno 2010 Trieste, Riccardo Riccardi

Ma c'è *una posizione critica* emersa in sede di Valutazione di Impatto Ambientale, dove ITALFERR sta cercando di individuare delle risposte in ordine alla definizione del tracciato dove il ministero dell'ambiente prevede che si possa utilizzare la parte retrostante cioè quella più in costa rispetto alla linea.....

Sgonico, Comin

La modifica abbiamo detto che la comunicheremo il 30 del 9, in realtà sarà il 30 di ottobre, ... sarà approvato... sarà inoltrato al CIPE entro la fine anno. Prevediamo che l'approvazione del CIPE ci mettano 7 mesi, 8 mesi, dopo di che si passerà a ... al progetto definitivo. Eppoi, dopo il progetto definitivo ci sarà l'ulteriore inoltro al CIPE per l'autorizzazione (colpo di tosse che copre ...).

Duino Aurisina, Comin

Il progetto Ronchi-Trieste ha un valore dichiarato di 2 miliardi di Euro. E' stato inviato al ministero delle infrastrutture nel 2003.

Duino Aurisina, Comin

La revisione del progetto è stata avviata nel 2009 con un serrato e proficuo confronto con gli enti locali.

Sgonico, Comin

Il nodo di Aurisina che riceverà la linea Ronchi-Aurisina che proviene non più dal paleo alveo del Timavo ma proviene dai fianchi del monte Ermada e ovviamente che sono dal punto di vista naturalistico ma anche di difficoltà esecutiva sono molto più ... prevediamo che siano molto più semplici, cioè non ci dovrebbe essere una massiccia presenza di grotte.

Comin

Si è portata la nuova linea Ronchi-Trieste direttamente dentro nella linea di cintura e quindi si entrerà direttamente con due cameroni nell'esistente linea di cintura.

Comin

... quindi diventa Ronchi dei Legionari-Aurisina-Trieste, e Ronchi dei Legionari Aurisina-Divaccia-Confini di Stato. Questo consente anche un'altra cosa molto utile che è quella di, diciamo, rendere la costruzione della linea per fasi. Qual è ovviamente l'obiettivo è che nessuno si metterebbe a costruire una linea Venezia-Trieste, a cantierare 4 miliardi di euro, con le altre esigenze, diciamo, infrastrutturali, che ci sono in Italia. Allora cosa si sceglie? Si sceglie di incrementare una linea cioè di potenziare una linea coerentemente con l'aumento della domanda.

Comin

Le indicazioni che sono state date al Ministero dell'Ambiente, ci siamo portati verso il flysch costiero abbiamo visto che il flysch costiero ha delle caratteristiche abbastanza buone e quindi attraversiamo Aurisina, attraversiamo verso Santa Croce con una condizione, che è stata ovviamente concordata con le Amministrazioni locali, di non passare sotto i Comuni di non passare in zone sensibili quanto più possibile sotto gli abitati.

Comin

Veniamo adesso qui dal punto di vista geomorfologico quindi noi sappiamo che il territorio qui è sensibile. Vi ho preparato questa slide

Comin

E' un progetto che andrà ... questo che va giù a Trieste. **FORSE NON CI ANDRA' MAI, facciamo finta che non l'ho detto.** Fino ad Aurisina, **fra qualche decennio può darsi che ci sia,** quella volta studieremo le cose. Perché oggi abbiamo degli strumenti che 50 anni fa non avevano. Oggi con i Laser Scanner i tele-rilevatori, ... **fra 30 anni** può darsi che ci diano la mappatura di tutte le grotte, tridimensionale, fatta semplicemente da un volo di un elicottero. Non sappiamo quale sarà la strumentazione, **NON SAPPIAMO NEANCHE CHE TIPO DI TRASPORTO CI SARA' FRA 40-50 ANNI.**

Duino Aurisina, Comin

Questa è la linea alta che è destinata a collegare **Aurisina con Divaccia** anche questo è un altro punto importante che ci tengo, ... perché poi il disfattismo è sempre dietro l'uscio. Noi dobbiamo progettare un collegamento continuo, cioè il corridoio si chiama "Corridoio 5" Venezia-Trieste-Divaccia-Lubiana-Kiev-Quellochesarà. Allora le specifiche di inter-operabilità dicono che ci deve essere 12.5 per mille, in contesti particolarmente difficili la linea deve poter consentire di andare a 160 km all'ora. Qualcuno mi dirà, ma noi qui abbiamo già una linea esistente tra Aurisina e Divaccia e io dico vero! Ma noi dobbiamo presentare il progetto. Dobbiamo presentare un progetto che dia continuità alla linea. **POI SUL FATTO**

CHE SI FACCIAMO O NO. LO SI DISCUTERA'. Vediamo se lo Stato può permettersi, avendo una linea che MAGARI può, .. oggi è a 80 all'ora di velocità massima, .. può andare a 100, 120, la possiamo portare a 120. **QUALCUNO FRA 70, 80, 90 ANNI, 100 ANNI deciderà magari di fare un'altra galleria per andare giù fino a Divaccia.** Quindi però distinguiamo bene cosa che le persone che tante volte nella stampa non riesco, ... cioè percepisco che non si capisce. Distinguiamo bene, tra fare un progetto e fare un'opera. Un progetto, ripeto, torno a dire,... i sorrisi mi fanno piacere però,... è un obbligo che abbiamo verso la Comunità Europea. L'opera è un impegno che ha una nazione di fare con i ... le sue risorse con le risorse che ha a disposizione, e soprattutto con la coerenza fra una domanda e un'offerta.

La tratta Trieste-Divaccia

NOTA: Primo progetto costato 2 milioni e 100 mila euro con soldi Interreg e poi cestinato!

Comin

Cioè fare una linea una galleria Ronchi Trieste, non aveva senso. Noi portavamo a Trieste la capacità di 400 treni quando il Porto oggi ne fa 16. Per poi scendere a Trieste e risalire a 400 metri a Divaccia.

Perché qui a Trieste io mi ricordo quando vidi per la prima volta il progetto **MI SON PRESO PAURA!** 18 cameroni, ... in galleria. Cioè un camerone di diramazione da una linea ad un'altra è un lavoro colossale, titanico, a parte i costi.

28 giugno 2010 Trieste, Riccardo Riccardi

Il mio predecessore poneva il problema della Val di Susa, lo poneva lui. Dove noi abbiamo verificato un dissenso estremamente rilevante, cioè una composizione Cioè un rapporto consenso/dissenso che pesava molto di più il dissenso che riguardava la tratta trans-frontaliera.

Ho trovato un tracciato che sul territorio ci avrebbe aperto una tensione insostenibile,... lo mi sono assunto la responsabilità di andare dal Governo Italiano a dire, mettevo la faccia della Regione, che a quelle condizioni, a quelle condizioni quell'attraversamento lì non sarebbe passato. Avremmo avuto la rivolta e probabilmente ci saremmo trovati nella stessa condizione della Val di Susa. E vi garantisco che le sollecitazioni rilevabili che arrivavano dall'area Triestina erano molto diverse da quelle che arrivavano dalla bassa friulana.

Il consenso che c'era nella bassa friulana è molto diverso da quello che c'era nell'area triestina.

Voce dal pubblico "questi sono gli atti ..."

Il problema delle Grotte sul Carso

28 giugno 2010 Trieste.

Paolo Possamai (il direttore del Piccolo) chiede: "Che succede se beccate con la talpa, con la trivella, una della mille gallerie carsiche, che succede?"

NOTA: Serracchiani e Riccardi praticamente non hanno risposto alla domanda

Duino Aurisina. Comin

Perché siamo partiti con questa,... diciamo così... cura, perché noi siamo figli di quello che è successo nella grotta impossibile, no. Chiunque di voi abbia letto la "Rassegna Tecnica" ... questo qui, la freccia ve la indica, è il tracciato dell'autostrada della "galleria carso". Questo qui è il sistema di grotte che è stato trovato dopo di che, .. dopo che, 1000 geologi, si erano sperticati a dire che non c'era una grotta, che era impossibile a trovare una grotta in quel punto lì. E se andiamo a guardare le sezioni fatte voi vedete adesso ve le segno in rosso, brilleranno in rosso no, .. Questa è una sezione ... che **PER UN PURO CASO NON SIAMO FINITI DENTRO UNA GROTTA ENORME.** Nell'altro caso l'abbiamo schivata per un pelo. Qui anche per un pelo. Sono varie sezioni della galleria. Ecco questo noi non vorremmo.

Comin

Questo qui è lo scenario attuale. Oggi dal porto di Trieste abbiamo messo 20 treni in uscita in realtà abbiamo visto che sono 16, ma i giorni di punta sono 20. La linea Trieste-Bivio Aurisina, ha una capacità oggi di 220 treni, ne corrono circa 102, e ... scusate fino a Barcola, poi si aumenta con 20 Trieste-Campo Marzio, sono 122 treni quindi abbiamo circa **una riserva di 90 treni** da far correre tra Trieste e Bivio

Aurisina. Qui ci andiamo un po' a ... ci sono 14 treni che arrivano da Villa Opicina, ogni ... scusate ... il rosso rappresenta i treni di lunga percorrenza cioè gli Eurostar oppure i treni internazionali l'Azzurro, il blu, rappresenta i treni merci, il verde sono i regionali. Quindi oggi abbiamo 90 Regionali che escono da Trieste, 12 lunga percorrenza e poi a Barcola si uniscono quelli che fanno la cintura di Trieste, altri 20 treni con un totale di 122. Si uniscono ... uno due vanno verso Villa Opicina, più raccolgono i 12 che arrivano da Villa Opicina, 332 treni in arrivo a Monfalcone che poi si suddividono, 4 vengono al porto di Monfalcone e arriviamo circa a 140 treni. Tenete presente che il Tratto Monfalcone-Bivio San Polo ha una capacità di 170. E questo è un punto che è sensibile, non ancora delicatissimo. E' sensibile perché intervenendo sugli apparati di sicurezza diciamo si può comunque migliorare qualcosa. Però sostanzialmente bisogna liberare quel nodo di Bivio San Polo. Dopo di che da qui in avanti voi vedete 58 treni su Gorizia a fronte di una capacità di 180, quanto abbiamo, un po' meno 150 dal lato Gorizia Udine. 80 Treni su questo tratto e anche questo ha una capacità vicino ai 200 treni, E poi da Cervignano abbiamo 22 treni, questa qui con qualche lavoro si raddoppia e si arriva anche qui ad avere 200 treni. QUINDI OGGI LA CAPACITA', GUARDATE. VI TRANQUILLIZZO, E' UNA CAPACITA' ASSOLUTAMENTE ADEGUATA.

Duino Aurisina, Comin

Questo qui è lo schema a lavori finiti, cioè lo schema quando la linea sarà finita,

FATE FINTA DI NON AVER SENTITO, DICIAMO FRA 70, 80 ANNI, quello che sarà, **saranno 4 generazioni, quasi sicuramente**. Il primo intervento è Bivio San Polo, quindi zona Monfalcone, voi vedete la diramazione per Udine, Gorizia Udine, la direzione Cervignano Udine, questo è il punto su cui intervenire e i Bivi di Mestre, in modo da consentire ai merci da bypassare la Stazione di Mestre. Il secondo punto sarà il quadruplicamento da Ronchi ad Aurisina.

Il Porto di Trieste

Duino Aurisina, Comin

Ma ripeto è un progetto che noi abbiamo il dovere di presentare alla Comunità Europea. Perché lo abbiamo dichiarato nel 2007, faremo il progetto definitivo. **NESSUNO CI OBBLIGA A FARE IL LAVORO**. Stiamo presentando il progetto. Però se fra 30 anni, io sono certo, **i nostri**, diciamo, **PRONIPOTI** avranno più capacità, più mezzi e più strumenti per migliorare, ... però almeno hanno un punto di riferimento. E' un progetto sul territorio. E' un impegno con la comunità europea.

Duino Aurisina, Comin

Nella sostanza però quando siamo andati al porto di Trieste ci hanno detto che praticamente Trieste verso Est ha pochissimi scambi. Cioè il Porto di Trieste non genera traffico verso Est. Lo sta generando piuttosto verso Tarvisio.

Sgonico, Comin

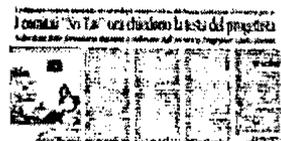
La vocazione è quella dei nostri porti parlo dei porti dell'alto adriatico. E' evidente che per Trieste non è tanto orientato verso Est non dovrà essere orientato verso Est perché sennò farà a cazzotti con Capodistria. Trieste sostanzialmente lo sbocco è la pontebbana, però da Trieste bisogna dare le infrastrutture per andare poi sulla pontebbana.

Duino Aurisina, Comin

Quindi oggi noi volendo **siamo assolutamente vicino al milione di TEU** e forse lo superiamo; cioè 10 volte la capacità attuale del porto di Trieste quindi: prima criticità non è la linea ferroviaria, prima criticità è il porto di Trieste. Quindi bisognerà metter mano al Porto di Trieste. Vi faccio questo scenario per farvi capire i tempi. Allora uno Stato che non ha soldi in questo momento, non ha soldi, non ha risorse infinite da potersi permettere di costruire, **MA NON HA NEANCHE LA NECESSITA' DAL PUNTO DI VISTA DELLA DOMANDA**, cioè l'offerta è adeguata alla domanda e anche allo sviluppo piuttosto sensibile di domanda.

1) Messaggero Veneto 5 settembre 2010

Il professionista è ritenuto il responsabile delle azioni illegali avvenute a Castions delle Mura e costate il posto di lavoro a un geologo-



I comitati "No Tav" ora chiedono la testa del progettista

Sollecitata Rete ferroviaria italiana a sollevare dall'incarico l'ingegner Carlo Comin

BAGNARIA ARSA. I comitati No Tav della Bassa friulana e dell'Isontino, chiedono a Rete ferroviaria italiana di sollevare dall'incarico il responsabile per la tratta Venezia - Trieste del Corridoio 5, l'ingegner Carlo Comin, «perché oggettivamente responsabile delle azioni illegali avvenute lo scorso mercoledì a Castions delle Mura, sia perché delegittimato nel suo ruolo, vista l'incapacità di argomentare coerentemente sulla necessità e utilità dell'infrastruttura della quale è il principale referente sul territorio».

Questo è quanto emerso nel corso dell'affollata assemblea pubblica tenutasi giovedì a Castions delle Mura, indetta dal comitato No Tav di Bagnaria Arsa, alla quale era presente l'ingegner Carlo Comin, che nel suo intervento ha chiesto innanzitutto scusa per l'accaduto ai Costantini Scala, ed ha poi dichiarato di non essere a conoscenza dell'effettuazione dei carotaggi, anzi di non aver mai ordinato indagini geognostiche nella tratta Portogruaro- Ronchi dei Legionari.

Intanto non si sono fatte attendere le conseguenze «dell'azione illegale ricadute unicamente sulla ditta Rct e sul geologo che è stato sollevato dall'incarico», mentre «nessun dirigente di Italferr è stato rimosso dall'incarico. Considerato che l'assessore Riccardi- hanno affermato i portavoce dei comitati- ha chiesto spiegazioni a Rfi, stigmatizzando l'operato relativo ai carotaggi abusivi su siti nel comune di Bagnaria Arsa; che le uniche conseguenze sono state pagate dalla ditta Rct e dal geologo; che le scuse del dirigente Rfi sono state semplicemente patetiche; e considerate infine, che nel loro insieme le dichiarazioni rese dall'ingegner Comin durante i suoi interventi in assemblea, chiediamo che questi venga sollevato dall'incarico essendo responsabile di quanto avvenuto, perché delegittimato dal suo ruolo, e incapace di argomentare con coerenza sull'utilità e necessità di realizzare questa infrastruttura».



I comitati, sono rimasti a dir poco sbalorditi dalle asserzioni fatte dall'ingegner Comin, proprio sulla Tav, in quanto ha affermato che l'Alta Velocità nel Nordest non serve, che ormai si parla solo di trasporto merci e che la linea esistente è

lontanissima dalla saturazione in quanto potrebbe sostenere circa otto volte l'attuale traffico di merci. Comin, ha inoltre sottolineato che la progettazione della tratta Venezia- Trieste, deve comunque essere completata entro l'anno, altrimenti i soldi già spesi bisogna ritornarli all'Europa per non aver ultimato il progetto come prevedeva l'accordo stipulato.

Infine il dirigente di Rfi ha cercato di tranquillizzare i presenti sull'impatto socio- ambientale, «perché quest'opera difficilmente riguarderà i nostri figli, e forse a malapena i nostri nipoti».

Francesca Artico

2) Il Piccolo 24 settembre 2010

Tav, la Regione chiede il supporto di Sgonico

SGONICO Attuare una sinergia tra il Comune di Sgonico e la Regione per la realizzazione della Tav. E' questo il messaggio che ieri mattina l'assessore regionale alle Infrastrutture, Riccardo Riccardi, ha portato durante la seduta straordinaria del consiglio comunale di Sgonico, alla quale ha preso parte anche

l'ingegner Carlo Comin, responsabile di Rete ferroviaria italiana per la tratta Venezia-Trieste del Corridoio 5. Dalla seduta sono emersi i dati inerenti le tempistiche. Il tratto Venezia-Ronchi vedrà completata la progettualità entro l'anno. Per il tratto Ronchi-Trieste, invece, il progetto preliminare sarà presentato entro il 30 ottobre, cui seguirà la consegna al Cipe entro l'anno. Il Comitato interministeriale per la programmazione economica dovrà poi dare il suo giudizio, con le relative osservazioni, che potrebbero giungere prima della fine del 2011. Successivamente dovrà essere presentato il progetto urbanistico per il territorio. I primi lavori, dunque, sono previsti non prima del 2013. Lo stesso iter riguarderà la tratta Trieste-Divaccia. Attualmente il progetto di questa tratta è in fase di prefattibilità, ed entro il marzo 2012 sarà reso esecutivo, con i cantieri aperti probabilmente fra tre anni.

3) Messaggero Veneto 14 ottobre 2010

Tav Venezia-Trieste, scelto il tracciato

I presidenti Tondo e Zaia: da Mestre a Portogruaro la variante sud, poi parallelo all'A4

INFRASTRUTTURE I governatori del Friuli Venezia Giulia e del Veneto hanno ufficializzato il progetto dell'alta velocità. Le due Regioni hanno tempo fino alla fine del 2010 per i preliminari, su cui è già al lavoro Italferr



TRIESTE. Luca Zaia lo dice appena arrivato in piazza Unità. «Voglio la variante bassa e una stazione per le spiagge». Così, il presidente del Veneto, sorriso e fazzoletto verde d'ordinanza, risolve la giornata. Sale a palazzo e in mezz'ora è tutto finito. Friuli Venezia Giulia e Veneto hanno ufficializzato ieri il tracciato dell'alta velocità tra Venezia e Trieste. La Tav inizia ad avere una forma: da Opicina correrà fino a Ronchi dei Legionari, poi parallela alla A4 fino a Portogruaro. Là, in terra veneta, il percorso curverà a sud, passando sotto San Stino di Livenza, per avvicinarsi il più possibile al litorale. Qualche decina di chilometri e, verso

località Caposile, la ferrovia veloce dovrà trovare il modo di curvare ancora verso Nord, per riallinearsi alla A4 prima di Quarto d'Altino. *Il nodo politico.* Tanti hanno parlato di «accordo delle due regioni». Ma di fatto, un po' per assecondare il principio della sussidiarietà, un po' per evitare di metter mano negli affari degli altri, ognuno ha fatto come voleva. La linea del Fvg era nota, quella del Veneto solo anticipata. Tondo non si sogna di metter becco sulla scelta di Zaia, anche se le eventuali difficoltà a cui il tracciato veneto pare andare incontro – da Padova il Pd ha ribadito ieri la contrarietà alla scelta – potranno rallentare anche la linea friul-giuliana.

Conclusioni

PASSEGGERI

Siamo partiti dall'andare ad Alta Velocità da Trieste a Milano e Torino perché la TAV *“rende competitivo il trasporto ferroviario rispetto a quello aereo”* (Illy 2008).

Dopo due anni e mezzo siamo arrivati al punto che Trieste *“l'Alta Velocità non la vede”* perché *“fare una linea ad Alta Velocità avrebbe comportato un risparmio di 2, 3 minuti è meglio far vedere alla gente la costiera secondo me no, dal treno, che è uno spettacolo unico...”* (Comin 2010) e inoltre che il Veneto vuole una stazione turistica *“per le spiagge”* (Zaia 2010)

MERCI

Sintesi delle posizioni di Carlo Comin committente RFI

1) I traffici merci per ferrovia tra Venezia e Trieste sono POCA ROBA.

2) LA CAPACITA' ATTUALE E' SICURAMENTE ADEGUATA.

3) Siamo assolutamente vicino al milione di TEU e forse lo superiamo; cioè 10 volte la capacità attuale del porto di Trieste

- 4) La prima criticità non è la linea ferroviaria, la prima criticità è il porto di Trieste.
- 5) il Porto di Trieste non genera traffico verso Est.
Non dovrà essere orientato verso Est perché sennò farà a cazzotti con Capodistria.
- 6) Vi faccio questo scenario per farvi capire i tempi: DICIAMO FRA 70, 80 ANNI
- 7) Oggi lo Stato non ha soldi.
- 8) MA NON HA NEANCHE LA NECESSITA' DAL PUNTO DI VISTA DELLA DOMANDA.
- 9) NON SAPPIAMO NEANCHE CHE TIPO DI TRASPORTO CI SARA' FRA 40-50 ANNI.
- 10) NESSUNO CI OBBLIGA A FARE IL LAVORO.

Quindi, alla fine di questa presentazione, le domande a Riccardo Riccardi e a Debora Serracchiani nell'assemblea del 15 ottobre 2010 sono state le seguenti:

- 1) Cos'è oggi, dal punto di vista progettuale, la tratta AV/AC del Corridoio 5 Venezia-Trieste?
- 2) A cosa serve ?
- 3) Quanto costa?
- 4) Quando verrà fatta?

Il risultato è stato che né Riccardo Riccardi né Debora Serracchiani hanno saputo rispondere alle domande e, ad oggi, luglio-agosto 2012, il loro stato confusionale non ha fatto che aumentare.

Per quanto riguarda la situazione Veneta si sottolineano i seguenti rilievi fatti dalla Provincia di Venezia nel 2011

Relazione istruttoria avente per oggetto: "ITALFERR S.p.A. Progetto preliminare nuova linea AV/AC Venezia – Trieste. Infrastrutture ferroviarie strategiche legge n. 443/2001 soggette a VIA nazionale ai sensi dell'art. 165 del D.lgs n. 163/2006 e s.m.i.. Osservazioni ai sensi dell'art. 24 c.4 del D.lgs n. 152/2006 e ss.mm.ii.", allegata a Delibera del Consiglio Provinciale di Venezia n° 11/2011 del 15/2/2011 – Aspetti di natura trasportistica, pag. 40:

«...E' necessario rilevare che sebbene gli standard progettuali adottati per le linee AV/AC (criteri piano-altimetrici di tracciato, sezione delle gallerie, ecc..) siano compatibili con il traffico merci -una scelta che ha comportato un costo chilometrico dell'infrastruttura molto elevato - fino ad oggi nessun treno merci ha percorso la Roma-Napoli, la Milano-Bologna o la Torino-Milano»

Sull'inutilità dell'opera va anche ricordata la posizione assunta da Mauro Moretti in un'intervista rilasciata al Piccolo il 29 aprile 2011

<http://ilpiccolo.gelocal.it/cronaca/2011/04/29/news/treni-l-ad-moretti-gela-trieste-tav-solo-fino-a-mestre-1.50771>

«Trieste e Lubiana non hanno bacini di passeggeri sufficienti a proseguire su quella tratta. Noi in questo momento abbiamo un sistema che rispecchia la domanda che viene espressa dal territorio, abbiamo anzi il problema di riempire i treni. Non esiste il tema della carenza di offerta a Est di Mestre. E a parte questo, anzi soprattutto, oltre confine non si sono ancora neppure le progettazioni preliminari. Non so nemmeno se gli sloveni lo vogliono questo progetto, sebbene le informazioni di cui dispongo continuino a confermarlo. Più che di fare i corridoi, loro hanno il problema di valorizzare il porto di Capodistria, lo sappiamo da sempre. Se poi ci sono problemi di carattere finanziario da parte nostra, gli sloveni ne hanno anche di assai più grandi a reperire le risorse ingentissime necessarie a costruire il corridoio ferroviario.»

Oggi, nel luglio-agosto 2012, siamo chiaramente di fronte ad un totale caos politico, amministrativo ed istituzionale che dimostra la totale ed irrimediabile inadeguatezza del sistema che dovrebbe progettare e realizzare quest'opera costosissima. La stessa parlamentare europea Debora Serracchiani (PD), membro della Commissione Trasporti, che fino a poco tempo fa ha sempre sostenuto il progetto 2010, oggi invece appoggia Mainardi, mentre il Sindaco di Trieste Cosolini (PD) ha portato il Consiglio Comunale del capoluogo regionale a dare l'unico parere esplicitamente positivo al progetto 2010. Per quanto riguarda il Veneto lo stato confusionale non è certo da meno, stando alle posizioni che stanno emergendo dai Comuni e dall'Assessore Renato Chisso.

La Nuova Venezia del 10 agosto 2012

«Tav, si vada in galleria» Metrò, fermate nel 2013

Infrastrutture, parla l'assessore Renato Chisso: «Lavoriamo per le stazioni, Sfmr a regime nel 2014». Mònito a Mainardi: «Non abbattiamo 2.500 case»

<http://nuovavenezia.gelocal.it/cronaca/2012/08/10/news/tav-si-vada-in-galleria-metro-fermate-nel-2013-1.5530868>

"Partita Tav. Altro tema in primo piano nell'agenda dell'assessore regionale è l'Alta velocità, che infiamma il confronto tra sindaci veneziani e il commissario Mainardi sul tracciato aeroporto-Portogruaro. «A settembre ci sarà un nuovo confronto e io chiedo al commissario di rispettare le indicazioni dei Comuni, che hanno detto no al tracciato balneare ma non hanno detto un sì o un no definitivo all'affiancamento alla linea storica. Questo perché nei centri abitati bisogna andare in galleria». Chisso ribadisce la sua posizione: tracciato in galleria «per evitare l'abbattimento di duemila e cinquecento abitazioni presenti sul tracciato. Con i lavori del Passante», dice Chisso, «abbiamo abbattuto in 32 chilometri solo cinquanta case. Qui per 70 chilometri rischiamo di innescare un serio problema sociale a Marcon, Quarto d'Altino, Croce, a San Donà, Ceggia e San Stino».

I risultati dei pareri sulla VIA unificata, dati dai Comuni nella Regione FVG sono di sostanziale bocciatura del progetto. Duino Aurisina, Sgonico, Doberdò del Lago, San Giorgio di Nogaro, Palmanova, Torviscosa e Bagnaria Arsa hanno dato parere esplicitamente contrario, ma, complessivamente, i 22 Sindaci della bassa friulana hanno sottoscritto un documento comune dove si mettono in evidenza le eclatanti contraddizioni che si sono create nelle progettazioni e quindi nella VIA in corso.

Allegato 8. Documento unitario dei Sindaci della bassa friulana.

Conclusioni

E' del tutto evidente che quest'opera altamente impattante e costosissima non serve a nulla. Come afferma Mainardi, con 600 milioni di euro si mettono a posto le ferrovie esistenti per vari decenni e probabilmente per un secolo. Poi si vedrà.

I cittadini sono sempre più consapevoli di questa situazione e non hanno nessuna intenzione di lasciare in mano il proprio territorio ed i propri soldi ad un sistema sprecone, dissipativo e devastatore dell'ambiente.

Pertanto s'invita la Commissione VIA a dare PARERE NEGATIVO a questo progetto.

San Donà di Piave, 17 agosto 2012

Per il Movimento 5 Stelle Bassopiave
Arianna Spessotto