



WWF for a living planet®

Prot. 66 /B.5.5
Trieste/Venezia, 18 aprile 2011

WWF Italia
Sezione regionale
Friuli Venezia Giulia
Via Rittmeyer 6
34134 Trieste

Tel e fax: 040 360551
Tel e fax assistente regionale:
0432 502275
friuliveneziaigiulia@wwf.it
www.wwf.it/friuliveneziaigiulia

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

E.prot DVA - 2011 - 0009665 del 20/04/2011

- 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 CONTEMPORANEE
Via di S. Michele 22
00153 ROMA
- Al MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE E L'INTEROPERABILITÀ FERROVIARIA
Via Nomentana 2
00161 ROMA
- Alla REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
- DIREZIONE CENTRALE AMBIENTE, ENERGIA, POLITICHE PER LA MONTAGNA
Servizio VIA
Via Giulia 75/1
34126 TRIESTE
- DIREZIONE CENTRALE RISORSE RURALI, AGROALIMENTARI E FORESTALI
Servizio caccia, pesca e ambienti naturali
Via Sabbadini 31
33100 UDINE
- Alla REGIONE VENETO
- SEGRETERIA REGIONALE PER L'AMBIENTE
Direzione tutela ambiente
Palazzo Linetti
Calle Priuli - Cannaregio 99
30121 VENEZIA



Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado dell'ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire un futuro in cui l'umanità possa vivere in armonia con la natura.

Registrato come:
WWF Italia
Via Po, 25/c
00198 Roma

Cod. Fisc. 80078430586
P.IVA IT 0212111005



Ente morale riconosciuto con D.P.R. n.493 del 4.4.74.

Schedario Anagrafe Naz.le
Ricerche N. H 1890ADZ.

O.N.G. idoneità riconosciuta con D.M. 2005/337/000950/5 del 9.2.2005 - ONLUS di diritto



for a living planet®

Oggetto: D. Lgs. 163/2006. Procedure VIA sul progetto preliminare della linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste, tratte Mestre-Aeroporto M. Polo, Aeroporto M. Polo-Portogruaro, Portogruaro-Ronchi dei Legionari e Ronchi dei Legionari-Trieste. Osservazioni aggiuntive.

Ad integrazione delle proprie osservazioni del 21 febbraio 2011 (prot. 22/B.5.5), relative alle medesime procedure VIA di cui all'oggetto, il WWF Italia attraverso le proprie Sezioni regionali del Friuli Venezia Giulia e del Veneto formula le seguenti osservazioni aggiuntive.

1.1. Sull'analisi trasportistica.

1.1.1. La distruzione del trasporto merci su rotaia da parte di FS

Ad integrazione di quanto esposto nelle osservazioni sopra citate, relativamente alla necessità di "...interventi efficaci, volti a rimuovere gli ostacoli di natura non infrastrutturale allo sviluppo del traffico ferroviario", (cfr. par. 1.2.1. del documento prot. 22/B.5.5 del 21/2/2011), si ritiene opportuno riportare integralmente un intervento di Ivan Beltramba, apparso di recente nel sito *lavoce.info*.

IL TRENO MERCI SUL BINARIO MORTO

di Ivan Beltramba (tratto da lavoce.info del 22.02.2011)

*C'è la crisi, ormai lo sanno anche i passerotti. Ma per i **treni merci** italiani, almeno quelli tradizionali, era già cominciata da anni. Una infelice coesistenza di fattori da tempo serrava i freni: scarsa produttività del personale, organizzazione del servizio ottocentesca, impianti obsoleti, locomotive vecchie e poco affidabili, marketing inesistente, treni lenti e spesso in ritardo. Anche l'arrivo delle nuove imprese ferroviarie non ha sortito grandi effetti, dal momento che, almeno all'inizio, per rientrare degli alti costi di investimento, hanno cercato di generare un cash-flow positivo e consolidarsi sottraendo traffici all'"incumbent" (Trenitalia Cargo del gruppo Fs) più che allargando il mercato.*

LE BARRIERE ALL'INGRESSO

*Le barriere all'ingresso alzate dal gestore dell'infrastruttura (Rfi del gruppo Fs) cercavano maldestramente di proteggere la società Cargo. Resterà scolpito sul muro della vergogna l'obbligo di avere sulle locomotive una fascia di un certo numero di centimetri quadrati e di un certo rosso (e solo di quello) tra i respingenti. Un requisito unico in Europa. Per non parlare dei tempi biblici per abilitare un **macchinista**: in Italia siamo sopra i due anni, mentre in Germania bastano poco più dodici settimane, all'incirca quanto serve per ottenere la patente E, quella per guidare i Tir. Per non parlare del meccanismo del "certificato di sicurezza": in Europa vale per tutta la rete, in Italia linea per linea e nodo per nodo. Tutti ostacoli all'ingresso di nuovi concorrenti.*

*Non così nel **Nord Europa**: in quelle regioni, il traffico merci totale a fine 2007 rispetto al 1990 (l'anno precedente l'avvio della liberalizzazione prevista dalla direttiva Ce 91/440) era cresciuto a due cifre. Con punte del 95 per cento nel transfrontaliero Olanda-Germania e del 65 per cento nel traffico interno in Germania. E questo prima della apertura della Betuwe-Linie, tra il porto di Rotterdam in Olanda e il confine tedesco. Anche l'occupazione nel settore è aumentata grazie alle centinaia di imprese ferroviarie nate quasi*



for a living planet®

ovunque, alcune di nicchia, altre molto grandi. Istruttivo quanto è stato illustrato nei convegni "Mercintreno" (www.mercintreno.it) svoltisi a Roma nel novembre 2009 e 2010.

COM'È DIFFICILE PRENDERE UN TRENO MERCI

Ma al peggio non c'è limite. Il gruppo Fs ha adottato atteggiamenti che rendono problematico l'utilizzo dello scalo usato abitualmente. Oppure: se avete una **fabbrica** vicino a una ferrovia e volete farvi il binario che entra in stabilimento (il "raccordo") dovete pagarvi tutte le modifiche agli impianti a insindacabile giudizio di Rfi. Ma se siete lontani da una stazione vi diranno quasi sempre che non si può realizzare alcun raccordo, per non specificati motivi di sicurezza. Con la nuova normativa sui raccordi, introdotta da dicembre 2009, se non fate traffico merci oltre una certa soglia, il gestore dell'infrastruttura vi farà pagare anche un **canone** esorbitante che, vista la crisi, vi costringerà presto a spedire tutto su strada. O a chiudere. Naturalmente, nel resto dell'Europa non è così. Anzi, poco ci manca che vi stendano il tappeto rosso. In Germania il Bund (lo stato federale) riconosce un contributo fino al 50 per cento dei costi a chi (ri)attiva un raccordo, commisurato al traffico effettivamente svolto, il tutto con l'approvazione della Commissione europea, che non lo considera aiuto di Stato.

E ancora: se un'azienda si azzarda a rivolgersi a un'impresa ferroviaria diversa da Cargo, lo **scalo merci "pubblico"** vicino alla fabbrica rischia di finire nella lista di quelli improduttivi e viene chiuso. Se lo scalo del gruppo Fs si trova in una media stazione che viene "telecomandata" da un posto centrale a centinaia di chilometri di distanza e quindi perde il capostazione, ha altissime probabilità di venire chiuso. Nei dati che il gruppo Fs pubblica o distribuisce agli enti locali per giustificare lo scarso traffico merci di una stazione e quindi le manovre di **soppressione** (e "valorizzazione delle aree" con i palazzinari) le cifre del movimento merci sono solo quelle di Trenitalia Cargo, società del gruppo Fs. Ma spesso in quegli scali il grosso delle tonnellate lo fanno le nuove imprese ferroviarie: a volte anche oltre il 70 per cento delle merci movimentate. I costi della manovra, se non viene fatta in proprio, sono ormai a 500 euro + Iva/treno (con coefficienti di maggiorazione fino a 1,5) e, guarda caso, è sempre affidata, se fornita da Rfi, a una società del gruppo Fs (Trenitalia o Serfer senza gara). In alcuni scali non potete nemmeno farla in autoproduzione. D'altronde la radio è in uso solo da pochi anni, prima si andava con bandierina e fischietto, che con la nebbia della Val Padana erano molto pratici. Figuriamoci usare locomotive radiocomandate o il gancio automatico da manovra, ormai lo standard nel Nord Europa. SnCF (le Fs della Francia) - che ha problemi gestionali simili e nel dare il cattivo esempio è spesso in competizione con le Fs - nel 2009 ha quasi del tutto soppresso il servizio merci "a carro singolo" e Trenitalia ne ha subito seguito le orme, dal 1° aprile 2010. Finalmente, le vastissime e inutili aree degli scali merci e di smistamento, vicinissime alle grandi città, potranno essere "liberate" dai nocivi binari e **vendute a peso d'oro**, per farci tante casette, centri commerciali e direzionali, e cinema multi-sala. La chiamano "rete snella"...

L'ultima mossa è di pochi giorni fa: il 24 gennaio 2011 Trenitalia Cargo (Tic) - essendo responsabile della manutenzione, secondo le ultime norme della Unione Europea - ha stabilito che i carri privati immatricolati presso Fs, potranno muoversi solo previo **nulla osta** della stessa Tic. Facile sospettare che il nulla osta arriverà solo se la trazione del treno sarà affidata a una società del Gruppo Fs. Tic o Serfer o a qualche suo "contoterzista".

E pensare che negli **Stati Uniti**, a dispetto della crisi, le società ferroviarie (molte quotate in borsa) non solo non hanno abbandonato il traffico a carro singolo che è una specie di "cash cow", ma stanno studiando le strategie per attaccare il traffico "Ltl" (Less than Truck Load), cioè le piccole partite e i pacchi, in Italia abbandonati già ai tempi di Antonio Lorenzo Necci nel 1991, ma che in termini di tonnellate sono circa un



WWF® for a living planet®

terzo del totale merci e come reddito sono ben oltre la metà della "torta". L'Italia avrà forse le ferrovie più sicure del mondo, ma non c'è da stupirsi: i treni fermi non fanno incidenti.

Vale altresì la pena di riportare alcuni stralci della risposta di Ivan Beltramba (3/3/2011) ai commenti dei lettori di lavoce.info al suo intervento:

"Sulla Torino-Lione cito qualche numero. Alla fine degli anni Settanta la tratta Bussoleno-Salbertrand della attuale linea era a binario unico: 23 km con pendenze dal 27 al 30 per mille, che per i treni è tantissimo. I merci andavano su spesso in tripla trazione (due locomotive in testa e una in coda, senza radio né telefono, solo coi fischi). E passavano 10 Milioni di tonnellate di merci all'anno, adesso con la linea a due binari e pendenze più agevoli (26 per mille) siamo sugli 8 milioni. Sul Gottardo, quando si è deciso di progettare (e poi di sottoporre a ben due referendum) la Galleria di base, passavano 26 milioni di tonnellate all'anno (di cui circa 4 milioni di traffico interno). Adesso sono poco meno. Sul Brennero siamo sui 6 milioni. Un recente studio commissionato da "Iniziativa da las Alps" alla società Metron di Brugg ha messo comunque in luce che senza provvedimenti di accompagnamento di tipo economico-normativo, solo il 5% o poco più dell'attuale traffico stradale attraverso il Tunnel del Gottardo passerà sui treni. Infatti il guadagno di tempo è stimato in circa 1 ora, che rispetto alle 6-12 ore che un carro tradizionale passa in uno scalo di smistamento è irrilevante. Le diminuzioni di costo di esercizio per le imprese ferroviarie saranno sensibili solo con il completamento del tunnel sotto il Monte Ceneri (Lugano-Bellinzona) e del Tunnel dello Zimmerberg (Zug-Thalwil) perché renderanno superfluo l'uso della doppia trazione oppure, in alternativa, circoleranno treni molto più pesanti con due locomotive.

Sugli investimenti infrastrutturali per le merci cito Union Pacific (quotata in borsa). Nei primi anni Ottanta, per cercare di contrastare il declino del traffico merci per ferrovia, UP studiò due progetti alternativi: portare la velocità massima dei treni merci da 60 miglia/ora (96 km/h) a 100 miglia/ora (161 km/h) su alcune direttrici transcontinentali oppure "alzare la bassa velocità" (15-30 miglia/ora) nei nodi e nei grandi scali, dove i treni impiegavano molte decine di minuti per entrare/uscire o semplicemente per transitare, con in più alcuni interventi mirati di tratti a doppio e triplo binario. Sembrerà strano a molti, ma il costo dell'intervento sulla bassa velocità era di un fattore 10 inferiore a quello sull'alta, dava risultati in meno tempo e, soprattutto, aumentava la velocità del sistema di un fattore molto più alto rispetto alle 100 miglia/ora. Così si è fatto, e UP è una delle "7 sorelle ferroviarie" che svolgono il traffico merci in Nordamerica, dopo avere assorbito MP, MKT, CNW, SP. La taglia media di un treno merci nel Nordamerica è di 8.000 tonnellate (da noi 800) ed è lungo almeno un miglio (1.600 metri, da noi 400) ... Non mi scandalizzo se qualcuno vuole fare i soldi con le merci per ferrovia. Però sono indignato che qualcun altro distrugga un patrimonio costruito dai nostri bisnonni, nonni e padri pur di non metterlo a disposizione dei concorrenti. Non solo perché si spaccia di sinistra e perché certi ambienti della sinistra continuano a coprirlo."

1.1.2. Gli incentivi all'autotrasporto

Si aggiunga a ciò che la politica perseguita a livello nazionale (con non irrilevanti emulazioni anche a livello regionale), relativamente al trasporto merci ha comportato da un lato l'interruzione dell'erogazione di risorse (rifianziamento L. 166/2002) a sostegno delle imprese di trasporto combinato dal 2006 e dall'altro l'erogazione di finanziamenti a carico del bilancio dello Stato a favore dell'autotrasporto merci, per un ammontare pari a circa 950 milioni di Euro solo nel triennio 2007-2009 finalizzati a:

- a) rimborso degli aumenti delle accise sul gasolio
- b) ristorni dei pedaggi autostradali
- c) fondo di accompagnamento della riforma dell'autotrasporto articolato in :
 - riduzione del costo del lavoro delle imprese



WWF for a living planet®

- sostituzione dei veicoli inquinanti (contributi per l'acquisto di mezzi Euro 5)
- realizzazione di strutture interportuali
- d) deduzioni IRPEF a favore delle imprese minori
- e) sconto sulle tasse automobilistiche

Per il periodo 2008-2010 sono stati altresì previsti incentivi per l'intermodalità terra-mare (sotto forma di contributi agli autotrasportatori) per un ammontare complessivo pari a circa 230 milioni di Euro (c.d. Ecobonus).

1.1.3. Conclusioni

Da tutto ciò non si possono che trarre le seguenti conclusioni:

- è illusorio pensare che la costruzione di una nuova infrastruttura ferroviaria possa di per sé contribuire al riequilibrio modale, sottraendo quote di traffico merci (e passeggeri) alla gomma, nella totale assenza di interventi sui fattori economici e normativi che penalizzano la rotaia e favoriscono la gomma;
- **è ancor più illusorio ipotizzare che ciò possa avvenire**, rispetto al traffico merci, **quando il proponente stesso della nuova infrastruttura** al centro delle presenti osservazioni, cioè FS nelle sue varie articolazioni, **persegue chiaramente l'obiettivo** (come documentato nell'articolo sopra riportato) **di distruggere sistematicamente le condizioni stesse perché il traffico merci possa orientarsi sulla rotaia anziché sulla gomma**;
- in un tale contesto, l'obiettivo del progetto presentato non può quindi certo essere l'incremento del traffico su rotaia nel nord est d'Italia, men che meno l'incremento del traffico merci sui rotaia, bensì la mera realizzazione dell'infrastruttura a beneficio esclusivo di chi la costruirà, a prescindere dall'effettivo utilizzo della medesima; anzi, stante la grande incertezza sulla reale disponibilità (presente e futura) delle ingentissime risorse necessarie per la costruzione dell'opera, l'obiettivo vero del proponente appare essere semplicemente l'utilizzo dei fondi disponibili per gli studi e le progettazioni, a beneficio perciò di progettisti e collaboratori vari.

2. **Incongruenze programmatiche e progettuali**

Dal quadro di riferimento programmatico del SIA si evince che la realizzazione della nuova linea Venezia-Trieste persegue quattro obiettivi specifici:

- 1) intercettare la quota di domanda di trasporto passeggeri e merci oggi gravitante su altre modalità, ed in misura maggiore l'incremento dei volumi di traffico derivante dal mutato contesto geopolitico ed economico dell'Europa Centro-orientale;
- 2) accrescere in termini qualitativi e quantitativi l'offerta di trasporto su ferro;
- 3) creare una rete ferroviaria con caratteristiche tecniche omogenee in tutta la pianura Padano-Veneta;
- 4) valorizzare la rete ferroviaria esistente nel suo complesso e nei suoi nodi quali lo Scalo smistamento di Cervignano;

e quattro obiettivi concorrenti:

- 1) concorrere all'ammodernamento ed allo sviluppo del Paese;
- 2) concorrere alla creazione di una rete di trasporto plurimodale ed integrata, attraverso la valorizzazione della dotazione infrastrutturale esistente le cui principali risorse sono costituite dai porti dell'Alto Adriatico e dall'Aeroporto di Ronchi dei Legionari;
- 3) concorrere alla diversione modale a favore del ferro, sia per il trasporto merci, sia per quello passeggeri di lunga percorrenza e locale;



for a living planet

- 4) concorrere alla riduzione delle emissioni atmosferiche inquinanti ed al risanamento della qualità dell'aria.

Tali obiettivi vengono perseguiti dai progettisti delineando la realizzazione di un insieme abbastanza ampio di opere, che includono in particolare:

- il completamento della Linea dei Bivi (Dese-bivio Marocco, bivio Spinea-AV/AC)
- la realizzazione del raccordo Mestre-aeroporto di Tessera
- la realizzazione della nuova linea AV/AC (250 km/h) aeroporto di Tessera-Portogruaro-Cervignano;
- il raddoppio della linea Treviso-Portogruaro;
- il raddoppio della linea Udine-Cervignano con riattivazione della tratta Palmanova-S.Giorgio e raccordo Udine Parco-bivio Cargnacco;
- la realizzazione, in affiancamento alla linea esistente, della nuova tratta AC (200 km/h) Cervignano-Ronchi aeroporto-Aurisina;
- lo scavalco ed il quadruplicamento S.Polo-Monfalcone

Il SIA afferma che tali interventi dovranno essere attuati per fasi successive, seguendo una logica di saturazione della rete, volta ad eliminare i "colli di bottiglia" che verranno via via a manifestarsi su di essa, in ragione del progressivo incremento dei traffici. A tale proposito, il progetto allega anche uno studio di sistema, condotto mediante simulazioni del traffico ferroviario sull'intera rete di interesse.

L'approccio proposto riprende per molti versi gli esiti degli studi condotti dal Gruppo Tecnico Istruttorio istituito dalla Regione Friuli-Venezia Giulia nel 2007, ed appare in linea di principio adatto ad assicurare uno sviluppo della rete ferroviaria, adeguato alle necessità dettate dall'incremento dei traffici commerciali da e per l'Est europeo.

Tale approccio, peraltro, non è sempre adeguatamente sviluppato in sede di progettazione preliminare dell'opera.

In primo luogo, infatti, è possibile osservare che **il progetto non include tutti gli interventi sopra descritti, ma soltanto quelli più direttamente funzionali alla realizzazione delle nuove tratte AV/AC** od al loro raccordo con la rete esistente. Ciò finisce per determinare alcune chiare incongruenze nella logica di sviluppo della rete, in particolare laddove implica l'avvio del processo di progettazione riferito a tratte AV/AC, da realizzarsi soltanto ad orizzonti temporali lontani, a fronte della sostanziale assenza di indicazioni dettagliate, relative ad interventi di potenziamento della rete esistente, indicati come prioritari ma, di fatto, rapidamente accantonati.

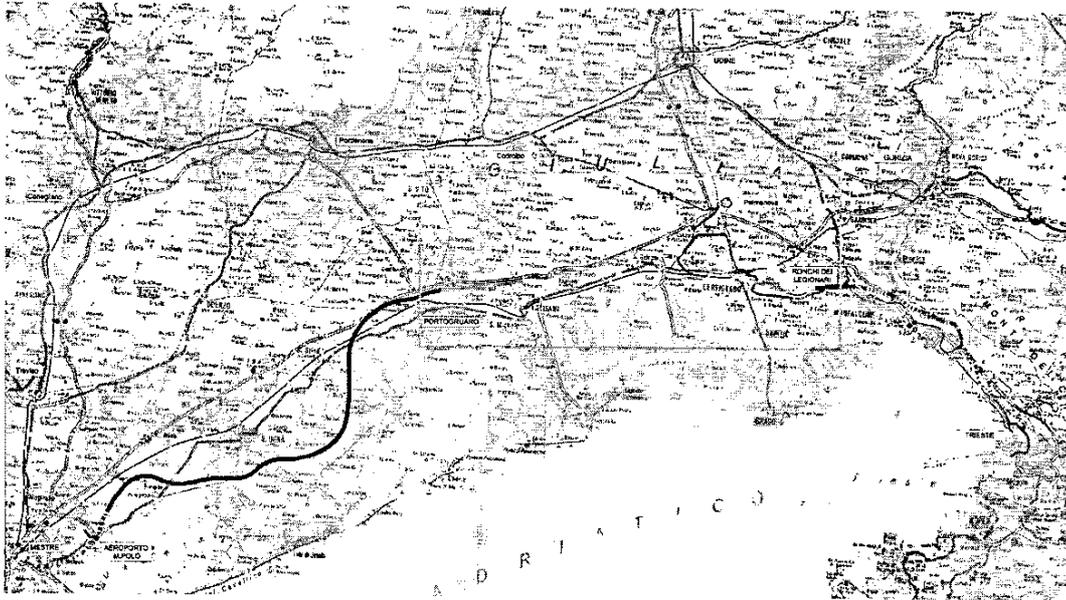
Tale aspetto assume un significato peculiare, anche in considerazione del fatto che il quadro progettuale del SIA dovrebbe essere riferito ad un perimetro di intervento del tutto identico a quello contenuto nel corrispondente progetto.

In secondo luogo, occorre sottolineare lo squilibrio esistente fra la tratta friulana, che si caratterizza per scelte di tracciato emergenti dai successivi approfondimenti condotti a cura dell'Amministrazione Regionale, con il coinvolgimento degli Enti locali interessati, e la tratta veneta, che sembra presentare soluzioni più estemporanee e bisognose di adeguato approfondimento, anche in relazione a possibili alternative di tracciato.



for a living planet

E' il caso, specificamente, della tratta aeroporto di Tessera-Portogruaro, la cui relativa tortuosità è destinata a ridurre i vantaggi conseguibili per il traffico passeggeri con l'innalzamento della velocità di tracciato: si consideri che un allungamento di lunghezza del 15% rispetto alla linea storica Mestre-Portogruaro comporterebbe una riduzione di oltre il 20% del risparmio di tempo consentito ai treni passeggeri dalla nuova linea (7 contro 9 minuti).



Inoltre, la soluzione proposta non sembra rispondere in maniera ottimale alle esigenze, teoricamente prevalenti, del traffico merci, per il quale risulta molto importante assicurare una buona connessione funzionale con le direttrici Portogruaro-Treviso e con la Linea dei Bivi, entrambe finalizzate (non senza qualche ridondanza) a bypassare il nodo di Mestre.

Da ultimo, è opportuno segnalare alcune criticità altimetriche legate alla soluzione in affiancamento autostradale, specie in corrispondenza dell'attraversamento dei principali fiumi, che corrono sospesi tra argini sovrastanti la pianura.

A fronte di questa situazione, l'attuale tracciato autostradale si sviluppa a quote continuamente variabili fra il piano campagna ed il livello dei ponti fluviali, con raccordi realizzati a pendenze contenute, ma comunque maggiori dei valori massimi che potranno essere adottati per la nuova tratta AV/AC. Considerando inoltre che i vincoli idraulici assunti in corrispondenza degli scavalchi saranno per la linea AV/AC superiori a quelli adottati per l'autostrada, è immediato comprendere per quale motivo l'affiancamento planimetrico sia destinato a svilupparsi mediante continui sfalsamenti altimetrici tra il piano viabile e quello ferroviario. Ne conseguono varie problematiche, fra cui in particolare:

- la necessità di realizzare opere a scavalco complesse e spesso di notevoli dimensioni;
- la formazione di importanti "effetti barriera" in corrispondenza dei centri abitati, collocati presso i ponti fluviali (in particolare Ronchis);
- un inasprimento dell'impatto acustico potenziale, in corrispondenza dei medesimi centri.



WWF *for a living planet*

A fronte degli elementi descritti, **si ritiene opportuno ridefinire l'intero progetto preliminare, includendo l'insieme delle opere di potenziamento della rete prese in esame dal quadro progettuale del SIA, e sviluppando una descrizione progettuale più articolata e coerente degli assetti previsti nelle diverse fasi di realizzazione del sistema.**

3. Ulteriori considerazioni sul progetto della tratta Ronchi dei Legionari-Trieste

3.1. Valutazione delle opzioni alternative

Nell'ambito di un'indispensabile – quanto totalmente omessa dal proponente – analisi delle opzioni alternative, si sottolinea l'opportunità di valutarne alcune che tengano conto della modularità della proposta progettuale, considerando anche interventi non previsti nel progetto del proponente, ma tuttavia significativi nell'ottica di un effettivo potenziamento della capacità di trasporto su ferro in direzione est-ovest e nord-sud. Andrebbero cioè valutate in particolare le seguenti opzioni:

- opzione 1 solo il riordino del Bivio San Polo,
- opzione 2 Bivio San Polo + quadruplicamento Ronchi–Aurisina
- opzione 3 Bivio San Polo + quadruplicamento Ronchi-Aurisina + adeguamento ferrovia Transalpina TS C. Marzio–Villa Opicina
- opzione 4 Bivio San Polo + quadruplicamento Ronchi-Aurisina + adeguamento ferrovia transalpina TS C. Marzio–Villa Opicina + collegamento basso Trieste-Capodistria
- opzione 5 realizzazione dell'intero progetto Italferr Ronchi-Trieste + collegamento basso Trieste-Capodistria

3.2. Aurisina-TS C. Marzio o Transalpina?

Va soprattutto approfondita l'opportunità di realizzare il collegamento diretto Aurisina-TS C. Marzio, che dall'analisi degli elaborati del proponente sembra essere una linea esclusivamente merci (come ci si comporterà con i passeggeri dei treni Ro-La? I treni continueranno a viaggiare sulla vecchia linea?) in rapporto anche al futuro carico di treni previsto, stimato in 88 treni giorno. Dall'analisi della proposta progettuale emerge infatti che in occasione dei lavori di realizzazione delle nuove gallerie, per circa tre mesi tutto il traffico del porto di Trieste verrà dirottato sulla linea Transalpina, attualmente pressoché inutilizzata e che dovrebbe essere in grado, per quell'occasione, di sopportare almeno 60 treni giorno(?).

Se è vero che la Transalpina è una linea ad elevata pendenza con binario unico, è anche vero che attualmente il porto di Capodistria movimentava tutte le sue merci esclusivamente servendosi di una linea con le medesime caratteristiche della Transalpina: infatti le potenze sviluppate dalle locomotive in circolazione sono in grado di supplire alle limitazioni planoaltimetriche di questo genere di linee, a patto che sia prevista una doppia trazione simmetrica con spinta in coda, per non compromettere l'integrità meccanica dei convogli.

Va anche considerato che il costo del potenziamento di una linea esistente non è paragonabile a quello della realizzazione di una nuova linea a doppio binario, che tra l'altro presenterebbe notevoli problematiche per quanto riguarda la fase di cantiere. Infatti per chiari problemi logistici lo scavo sarebbe effettuato esclusivamente da Aurisina a scendere verso Trieste: quindi tutte le attività di cantiere sarebbero concentrate ad Aurisina, con rilevanti problemi legati alla logistica ed alla movimentazione dei materiali, in uscita ed in entrata nei tunnel. Movimentazione prevista dal proponente tutta su gomma, andando così inevitabilmente ad



for a living planet®

investire un tessuto urbano densamente popolato, che vede la presenza anche di un ospedale e con livelli di congestione viaria già attualmente molto elevati.

Appare chiaro, perciò, a giudizio della scrivente associazione, che la viabilità esistente non è in grado di sopportare tutta la movimentazione legata al cantiere previsto nell'area di Aurisina.

E' pertanto necessaria, quanto meno, un'integrazione del SIA, allo scopo di valutare metodi alternativi per la movimentazione dei materiali.

3.3. Considerazioni conclusive sugli aspetti trasportistici

La realizzazione del riordino di Bivio San Polo avrebbe effetti molto positivi sia sul traffico merci sia su quello dei pendolari, mentre la nuova linea Ronchi-Aurisina di fatto costituirebbe una circonvallazione merci per gli abitati di Monfalcone e Sistiana/Visogliano.

Fatto salvo un indispensabile approfondimento sugli impatti ambientali delle opere previste nel progetto (impatti inadeguatamente approfonditi nel SIA) e sulla possibilità di mitigarli anche attraverso modifiche progettuali, va tenuto conto però del rischio che sulle nuove infrastrutture si verifichi un "effetto Pontebbana", cioè il drammatico sottoutilizzo delle stesse rispetto alla capacità (per le ragioni già descritte sopra, v. par. 1).

La Aurisina-TS C. Marzio, invece, potrebbe rivelarsi necessaria se e solo se il porto di Trieste potesse essere in grado di movimentare merci con volumi attualmente non immaginabili, implicando anche il raddoppio della Cervignano-Udine ed il completamento del nodo di Udine; infatti, a questo punto tutto il traffico merci del porto di Trieste diretto a Nord (sul cosiddetto Corridoio Baltico-Adriatico) non seguirebbe più l'itinerario via Gorizia, ma sarebbe instradato via Cervignano.

Senza dimenticare che il progetto in questione omette qualsiasi accenno alla prosecuzione verso est della linea AV/AC, vale a dire alla tratta Aurisina-Divaccia (Lubiana) ... la cui necessità è tutta da verificare.

Va ancora sottolineato che tutte queste nuove linee sono finalizzate ad un modello di esercizio merci, dove non conta tanto la velocità quanto la fluidità della circolazione. Un treno merci non è previsto infatti che possa raggiungere, a breve, velocità superiori a 120 km/h, piuttosto ci saranno convogli lunghi da 1.000 t che dovranno incontrare meno ostacoli possibile nel loro viaggio.

E' opportuno, per concludere, citare alcune cifre: il traffico merci che coinvolge il nodo di Trieste è valutato in circa 15 convogli/giorno, mentre lo scalo di Trieste Campo Marzio è chiuso la notte. Va inoltre ricordato come tra il Punto Franco Nuovo del porto di Trieste e i binari di RFI ci sia un solo varco (ovvero un solo binario), attraverso cui passano tutti i convogli da e per il porto. Inoltre i binari di Trieste Campo Marzio non sono concepiti per l'attuale tipo di circolazione ferroviaria, che predilige pochi binari ma lunghi. Questi pochi dati già dimostrano come non sia la rete ferroviaria esistente l'ostacolo allo sviluppo del porto.

A Bivio San Polo passano circa 170 treni/giorno, mentre verso la Slovenia il traffico attuale è di 20 treni giorno.



for a living planet®

Distinti saluti.

Il Presidente del WWF Friuli Venezia Giulia
Roberto Pizzutti

Il Presidente del WWF Veneto
Walter Miotto

WALTER MIOTTO

WWF Italia - Sezione Regionale Friuli Venezia Giulia
Via Rittmeyer 6
34134 TRIESTE

Tel: 040.360551
Fax: 040.360551
E-mail: friuliveneziagiulia@wwf.it
Sito: www.wwf.it/friuliveneziagiulia

WWF Italia, Sezione Regionale Veneto
Via Cappuccina 19b
37121 MESTRE (VE)

Tel: 041.971384
Fax: -
E-mail: veneto@wwf.it
Sito: www.wwf.it/veneto

Allegati:

-) **Associazione WWF Italia ONLUS:**
osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche con annesso all. 3)



WWF® *for a living planet®*

Progetto preliminare denominato
“Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste”

Committente:

RFI, Rete Ferroviaria Italiana, Gruppo Ferrovie dello Stato

Progettazione:

ITALFERR, Gruppo Ferrovie dello Stato

Procedura di VIA ai sensi del D.lgs 163/2006 per una
infrastruttura strategica di interesse nazionale

Associazione WWF Italia ONLUS:
osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro
Studi di Impatto Ambientale, con particolare
attenzione alle valenze ecosistemiche

21-febr-11	Emissione Osservazioni iniziali	✓
23-mar-11	Analisi ambientale ed ecosistemica	Rev. 1



for a living planet®



Trieste/Venezia, 23 marzo 2011

A cura di:

WWF Italia - Sezione Regionale Friuli Venezia Giulia
Via Rittmeyer 6
34134 TRIESTE

Tel: 040.360551
Fax: 040.360551
E-mail: friuliveneziagiulia@wwf.it
Sito: www.wwf.it/friuliveneziagiulia

WWF Italia, Sezione Regionale Veneto
Via Capuccina 19b
37121 MESTRE (VE)

Tel: 041.971384
Fax: -
E-mail: veneto@wwf.it
Sito: www.wwf.it/veneto

e di:

WWF Italia - Area Territorio ed Ecoregioni
Via P. Orseolo 12
20144 MILANO

Tel: 02.83133.1
Fax: 02.83133.202
E-mail: alpi@wwf.it
Sito: www.wwf.it/alpi

WWF Italia - Ufficio Legale Legislativo
Via Po 25/C
00187 ROMA

Tel: 06.84497.1
Fax: 06.84497.236
E-mail: wwf@wwf.it
Sito: www.wwf.it

WWF Italia - Ufficio GIS ERC ALPI e ERC Mediterraneo
Via Centa, 54
31020 VILLORBA (TV)

Tel. 0422.444188
E-mail: g.ghedin@wwf.it



for a living planet®



INDICE

Elenco delle Tabelle	7
Elenco dei principali documenti analizzati e relative abbreviazioni utilizzate in questo testo	8
Note di redazione	9
Premessa sul "Project splitting" effettuato da Italferr	10
Procedura inaccettabile e non conforme alle normative	10
La segnalazione alle Autorità nazionali competenti	11
La segnalazione alla Commissione Europea con richiesta di apertura di procedura di infrazione	12
La risposta delle Autorità competenti e della Commissione Europea	12
La redazione delle presenti osservazioni riguarda l'intera tratta	13
Introduzione	14
Principali violazioni normative rilevate	19
1 Insufficienze complessive dell'analisi ambientale e naturalistica	21
2 Studi di Impatto Ambientale, analisi della documentazione	24
2.1 Siti della rete Natura 2000: metodologia di approccio non opportuna per la valutazione dell'incidenza dell'opera	24
2.1.1 L'Area Vasta di riferimento	25
2.1.2 Alcune considerazioni sulla documentazione tecnica di progetto messa a disposizione per la tematica Natura 2000	32
2.1.3 L'allegato G (DPR 357/97 e smi; Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 3)	36
2.1.3.1 Parte 1 dell'All. G del DPR 357/97 e smi	38
2.1.3.1.1 "alle tipologie delle azioni e/o opere"	38
2.1.3.1.2 "alle dimensioni e/o ambito di riferimento"	40
2.1.3.1.3 "alla complementarità con altri piani e/o progetti"	41
2.1.3.1.4 "all'uso delle risorse naturali"	45
2.1.3.1.4.1 Consumo risorse idriche	45
2.1.3.1.4.2 Materiale da costruzione	45
2.1.3.1.4.3 Consumo e occupazione di suolo	46
2.1.3.1.4.4 Consumo e occupazione di spazio aereo: problemi di elettrocuzioni e collisioni di varia natura	47
2.1.3.1.5 "alla produzione di rifiuti"	53
2.1.3.1.6 "all'inquinamento e disturbi ambientali"	54
2.1.3.1.6.1 Inquinamenti	54
2.1.3.1.6.2 Disturbi ambientali	54

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



2.1.3.1.6.3	Inquinamento luminoso	56
2.1.3.1.7	<i>“al rischio di incidenti per quanto riguarda le sostanze e le tecnologie utilizzate”</i>	57
2.1.3.1.8	Parte 1 dell’All. G del DPR 357/97 e smi: conclusioni	57
2.1.3.2	Parte 2 dell’All. G del DPR 357/97 e smi	58
2.1.3.2.1	<i>“componenti abiotiche”</i>	59
2.1.3.2.2	<i>“componenti biotiche e connessioni ecologiche”</i>	62
2.1.3.2.2.1	Habitat in All. I della Direttiva 92/43/CEE	65
2.1.3.2.2.2	Avifauna: All. 1 della Direttiva 2009/147/CE e migratori abituali	67
2.1.3.2.2.3	Specie in All. II della Direttiva 92/43/CEE	70
2.1.3.2.2.4	Altre specie importanti di flora e fauna	75
2.1.3.2.3	Considerazioni in merito alla verifica delle Analisi di Incidenza	78
2.1.3.2.4	Parte 2 dell’All. G del DPR 357/97 e smi: Conclusioni	87
2.1.4	Le soluzioni alternative	89
2.1.4.1	L’opzione zero	91
2.1.5	Mitigazioni e compensazioni	93
2.1.5.1	Monitoraggio delle misure di mitigazione e di compensazione	96
2.1.6	I siti afferenti alla rete Natura 2000 sono da considerarsi “aree protette”	97
2.1.7	Considerazione sui Piani di Gestione dei siti Natura 2000 direttamente o indirettamente impattati	100
2.1.8	Conclusioni generali sulla parte di analisi ambientale riguardante la componente Natura 2000	101
2.2	Studi di Impatto Ambientale, Quadri di Riferimento Ambientale, altre considerazioni circa elementi ed argomenti ambientali non afferenti alla rete Natura 2000	102
2.2.1	<i>“Ambiente idrico”</i>	103
2.2.1.1	La Direttiva Quadro Acque 2000/60/CE	103
2.2.1.2	Il cuneo salino	106
2.2.2	<i>“Suolo e sottosuolo”</i>	108
2.2.2.1	Ancora a proposito dei servizi ecosistemici garantiti dal suolo	109
2.2.3	<i>“Rumore” e “Vibrazioni”</i>	111
2.2.4	<i>“Vegetazione, flora, fauna, ecosistemi”</i> e connettività ecologica	112
2.2.4.1	Specie aliene	120
2.2.5	<i>“Sintesi delle problematiche ambientali”</i>	121
2.2.6	Matrici della qualità documentale al fine della corretta determinazione degli impatti di progetto	123



for a living planet®



2.2.6.1	Tratta Mestre-Aeroporto Marco Polo, Commessa L343	124
2.2.6.2	Tratta Ronchi dei Legionari-Trieste, Commessa L344	129
2.2.6.3	Tratta Aeroporto Marco Polo-Portogruaro, Commessa L345	135
2.2.6.4	Tratta Portogruaro-Ronchi dei Legionari, Commessa L346	141
2.3	Approfondimenti specifici per la tratta Ronchi dei Legionari-Trieste (Commessa L344)	147
2.3.1	Sul carsismo	147
2.3.2	Gli impatti sul paesaggio	148
2.3.2.1	Gli impatti sul paesaggio e le "mitigazioni"	148
2.3.2.2	L'impatto dimenticato e sottovalutato del nuovo elettrodotto	149
2.3.3	L'impatto sul traffico e le emissioni inquinanti nell'atmosfera	149
2.3.4	Rumore e vibrazioni	150
2.3.4.1	Impatto acustico	150
2.3.4.2	Vibrazioni	150
2.3.5	Gli impatti territoriali e della cantierizzazione	150
2.3.5.1	Sulla pianura isontina	150
2.3.5.2	Sull'area da Bivio S. Polo a Sablici (Carso Isontino)	151
2.4	Approfondimenti specifici per la tratta Portogruaro-Lonchi dei Legionari (Commessa L346)	153
2.4.1	Gli impatti sul Bosco-Parco di Alvisopoli	153
2.4.1.1	Valore storico	153
2.4.1.2	Valore naturalistico	153
2.4.1.3	Valore culturale	154
2.4.1.4	Le normative di tutela vigenti	154
2.4.1.5	Impatto ambientale attuale	154
2.4.1.6	Impatto ambientale futuro	155
2.4.1.7	Il Bosco-Parco di Alvisopoli deve essere tassativamente salvaguardato	155
2.5	Piano di Monitoraggio Ambientale	156
2.6	Visibilità e trasparenza	158
2.6.1	Responsabilità professionale	160
2.7	Conclusioni tecniche ecosistemiche	161
3	Conclusioni generali	162



WWF® *for a living planet*®



4	Richieste finali	163
4.1	Per il contesto generale:	163
4.2	Per la parte tecnico-scientifica:	164
4.3	Per la parte metodologica:	166
4.4	Per la parte procedurale:	168
4.5	Per la parte normativa:	169
Allegato 1 - Estratto dal pieghevole del WWF Italia " <i>Perché pagare i servizi forniti dagli ecosistemi</i> "?		172
Allegato 2 - <i>Ecosystem principles</i>		174
Allegato 2 - Principi ecosistemici (traduzione)		177



WWF® *for a living planet*®



Elenco delle Tabelle

Tabella 1	Insieme dei siti Natura 2000, delle IBA e delle Aree Protette da considerare per l'impatto ecosistemico dell'opera	pag.	28
Tabella 2	Insieme dei siti Natura 2000 da considerare per l'impatto ecosistemico dell'opera	pag.	30
Tabella 3	Fenomeni e Attività in corso	pag.	42
Tabella 4	Habitat rilevati nei Formulari Standard	pag.	63
Tabella 5	Presenza ornitofauna nei Formulari Standard	pag.	65
Tabella 6	Presenze floro-faunistiche secondo l'Allegato II della Direttiva 92/43/CEE	pag.	68
Tabella 7	Altre specie importanti di flora e fauna secondo il § 3.3 dei Formulari Standard	pag.	73

Matrici della qualità documentale al fine della corretta determinazione degli impatti di progetto

Commessa L343	Peculiarità Natura 2000	pag.	119
	Altre peculiarità ambientali ecosistemiche e naturalistiche non Natura 2000, anche all'interno di SIC/ZPS	pag.	121
Commessa L343	Peculiarità Natura 2000	pag.	124
	Altre peculiarità ambientali ecosistemiche e naturalistiche non Natura 2000, anche all'interno di SIC/ZPS	pag.	127
Commessa L345	Peculiarità Natura 2000	pag.	130
	Altre peculiarità ambientali ecosistemiche e naturalistiche non Natura 2000, anche all'interno di SIC/ZPS	pag.	133
Commessa L346	Peculiarità Natura 2000	pag.	136
	Altre peculiarità ambientali ecosistemiche e naturalistiche non Natura 2000, anche all'interno di SIC/ZPS	pag.	139



WWF® *for a living planet*®



Elenco dei principali documenti analizzati e relative abbreviazioni utilizzate in questo testo

Tratta Mestre-Aeroporto Marco Polo Studio di Impatto Ambientale, Quadro di Riferimento Ambientale Relazione Generale , L343-00R22RGSA000A001, Rev. A	D'ora in avanti: RA343
Tratta Ronchi dei Legionari-Trieste Studio di Impatto Ambientale, Quadro di Riferimento Ambientale Relazione Generale , L344-00R22RGSA000A001, Rev. A	D'ora in avanti: RA344
Tratta Aeroporto Marco Polo - Portogruaro Studio di Impatto Ambientale, Quadro di Riferimento Ambientale Relazione Generale , L345-00R22RGSA000A001, Rev. A	D'ora in avanti: RA345
Tratta Portogruaro-Ronchi dei Legionari Studio di Impatto Ambientale, Quadro di Riferimento Ambientale Relazione Generale , L346-00R22RGSA000A001, Rev. A	D'ora in avanti: RA346
Tratta Mestre-Aeroporto Marco Polo Studio di Impatto Ambientale, Quadro di Riferimento Progettuale Relazione Generale , L343-00R22RGSA000G001, Rev. A	D'ora in avanti: QRPr.le343
Tratta Ronchi dei Legionari-Trieste Studio di Impatto Ambientale, Quadro di Riferimento Progettuale Relazione Generale , L344-00R22RGSA000G001, Rev. A	D'ora in avanti: QRPr.le344
Tratta Aeroporto Marco Polo - Portogruaro Studio di Impatto Ambientale, Quadro di Riferimento Progettuale Relazione Generale , L345-00R22RGSA000G001, Rev. A	D'ora in avanti: QRPr.le345
Tratta Portogruaro-Ronchi dei Legionari Studio di Impatto Ambientale, Quadro di Riferimento Progettuale Relazione Generale , L346-00R22RGSA000G001, Rev. A	D'ora in avanti: QRPr.le346



WWF® for a living planet®



Note di redazione

Il rimando ai capitoli dei documenti progettuali analizzati è in carattere normale (p.e. § 10).

Una citazione dai documenti progettuali analizzati è sempre aiutata o dal titolo e dal numero del capitolo oppure è accompagnato dal rimando al solo numero di pagina.

Solo il rimando ai capitoli/note/tabelle di queste osservazioni (sia nel testo, sia nelle note a piè di pagina) è in carattere grassetto (p.e. § 10).

Occorre tuttavia precisare che, differentemente dalle abitudini di questa Associazione, queste Osservazioni non potranno che essere poco contestualizzate rispetto ai contenuti dei documenti analizzati, ossia i rimandi a detti contenuti saranno in numero ridotto.

Ciò è stato causato dalla qualità dei documenti forniti dal Proponente, nella constatazione che i *files* in <.pdf> non sono interrogabili a video (si veda la successiva **Premessa**) e questo non consente di effettuare ricerche per parole chiavi o argomenti, per effettuare estrazioni di testo e citazioni.

Allo stesso modo si segnala la scarsa leggibilità delle tavole e delle relative legende che sono inserite nelle varie relazioni: vista la produzione di queste tavole tramite scansione, per una eventuale migliore leggibilità risulta completamente inefficace il loro ingrandimento a video tramite zoomata.



for a living planet®



Premessa sul "Project splitting" effettuato da Italferr

In ripresa di quanto già comunicato dalla scrivente associazione con le Osservazioni iniziali del 21 febbraio scorso, si ripropone la stessa Premessa in quanto determinante sotto gli aspetti ambientali; in considerazione della suddivisione della linea AV/AC Venezia-Trieste in quattro tronconi e in 4 progetti separati, si rimarca la non disponibilità progettuale di verifica a sistema degli impatti sull'intera linea. Gli Studi di Impatto Ambientale non procedono ad una considerazione cumulativa degli impatti di tutto il progetto, da Mestre a Trieste, sia per l'opera in quanto tale sia congiuntamente ai fattori di pressione già attivi sul territorio più quelli eventualmente attivabili da pianificazioni e progettazioni coeve.

Procedura inaccettabile e non conforme alle normative

In data 22.12.2010 la società Italferr per conto della committente RFI faceva pubblicare annunci su alcuni quotidiani, relativi al deposito per la procedura VIA di cui al D.lgs. 163/2006 dei progetti preliminari e degli studi di impatto ambientale delle tratte ferroviarie AV/AC Mestre-Aeroporto M. Polo, Aeroporto M. Polo-Portogruaro e Ronchi dei Legionari-Trieste, tutte riferite alla linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste.

Il giorno 30.12.2010, la medesima Italferr faceva pubblicare un annuncio analogo ai precedenti, relativo alla tratta AV/AC Portogruaro-Ronchi dei Legionari.

E' significativo che i progetti e gli Studi di Impatto Ambientale relativi alle prime due tratte (Mestre-Aeroporto M. Polo, e Aeroporto M. Polo-Portogruaro) della linea Venezia-Trieste, siano stati depositati (oltre che presso le sedi dei Ministeri dell'Ambiente e dei Beni Culturali) unicamente presso gli uffici della Regione Veneto, mentre il progetto della tratta Ronchi dei Legionari-Trieste unicamente presso gli uffici della Regione Friuli Venezia Giulia a Trieste.

Soltanto il progetto e lo Studio di Impatto Ambientale relativo alla tratta Portogruaro-Ronchi dei Legionari veniva depositato negli uffici di entrambe le Regioni.

In ogni caso, la suddivisione in quattro tronconi della linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste faceva sì che, per ciascuna delle quattro tratte ferroviarie sopra indicate, veniva avviata una distinta ed autonoma procedura VIA. **Laddove, invece, la valutazione degli effetti ambientali della linea suddetta (inclusa la valutazione delle possibili alternative) avrebbe dovuto essere ovviamente unitaria.**

E' stato cioè operato un *project splitting*, ripetutamente censurato dalla DG Ambiente della Commissione Europea e vietato anche dalla Circolare del Ministro dell'ambiente n. 15208 del 07.10.1996, riguardante le "Procedure di valutazione di impatto ambientale".

Non solo: la documentazione depositata per la consultazione risultava carente di alcuni elementi importanti e prescritti dalla normativa italiana, quali l'analisi costi-benefici, imposta dalla normativa vigente sulla VIA per tutte le opere pubbliche [1] ed il piano economico-finanziario previsto dall'art. 4, c. 134 della Legge Finanziaria 2004 (L. n. 350/2003).

Ancora: l'imponente documentazione depositata da RFI-Italferr (683 elaborati per la Ronchi dei Legionari-Trieste, 446 per la Portogruaro-Ronchi, ecc.) veniva messa a disposizione del pubblico unicamente presso un ufficio della Regione Friuli Venezia Giulia (sito a Trieste) e uno della Regione Veneto (sito a Venezia), limitatamente alle tratte riguardanti specificamente ciascuna Regione. Evidente la difficoltà, per i cittadini residenti in località diverse dalle città citate, nell'accedere a detta documentazione.

Nulla è stato reso disponibile sul sito Internet del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (come invece avviene normalmente per altri progetti sottoposti a VIA).

¹ DPCM 27.12.1988, art. 4, c. 3.



for a living planet®



Fino a tutta la prima decade di febbraio ca., addirittura, nella sezione dedicata alla VIA del sito Internet di detto Ministero appariva la scritta "nessun progetto sottoposto a VIA in fase di osservazione da parte del pubblico", benché, come detto, Italferr-RFI avesse consegnato alle Regioni progetti e studi per tre tratte già il 22 dicembre. A pochi giorni dalla scadenza del termine previsto dal D.lgs. 163/2006 per la presentazione delle osservazioni da parte del pubblico (15.02.2011), nel sito suddetto venivano ancora evidenziate soltanto le procedure VIA relative ai progetti delle tratte Portogruaro-Ronchi dei Legionari e Mestre-Aeroporto-M. Polo, ma come detto senza che veniva resa disponibile la documentazione relativa.

Nel sito, invece, nulla appariva rispetto alle altre due tratte.

Risulta evidente che, in tal modo, sia stato vanificato, di fatto, il diritto dei cittadini ad un'adeguata conoscenza ed informazione sui contenuti dei progetti e sugli impatti conseguenti, così come richiesto dalle Direttive 85/337/CEE e 2003/35/CE.

Si aggiunga che, richiamandosi ulteriormente allo spirito della Direttiva 2003/35/CE, si desidera altresì sottolineare l'anomala e quanto mai spiacevole constatazione circa le numerose relazioni costituenti i 4 progetti presentati, le quali ammontano a **migliaia e migliaia di pagine** tutte assolutamente dirimenti in materia di valutazione ambientale, che dal Proponente sono state rese disponibili fornendo dei *files* in formato <.pdf> costituiti dalla scansione dei documenti^[2] e non generati da *files* di testo.

Questa situazione rende impossibile interrogare i *files* a video attraverso ricerche di parole, di testi o di capitoli, permettendo a video solo lo scorrimento delle pagine. L'ingentissimo lavoro di lettura e scrittura di osservazioni a carico di associazioni e portatori pubblici e privati di interessi, è reso perciò ancora più gravoso da questo "artificio", frutto di una scorretta volontà contraria alla leale collaborazione, che costringe nei fatti alla stampa dei documenti, con gli ingenti costi e spreco di carta che ne derivano.

Secondo chi scrive tutto ciò è da considerarsi contrario ai disposti delle normative comunitarie e nazionali, le quali spingono verso la diffusione delle informazioni ambientali per mezzo della loro pubblicazione su Internet di documenti i cui supporti informatici, se ne deduce, devono rispondere completamente ai requisiti delle nuove tecnologie e non debbono essere semplicemente il surrogato di una fotocopiatura.

Per mancanza di coerenti strumenti di supporto, sono state perciò inficcate le "tempestive ed effettive opportunità di partecipazione del pubblico nelle procedura decisionale in materia ambientale", che devono essere offerte, così come richiesto dalla Direttiva 2003/35/CE, art. 3, c. 4.

La segnalazione alle Autorità nazionali competenti

La scrivente associazione in data 04.01.2011 segnalava quanto sopra agli organi ministeriali competenti e alle Regioni interessate, chiedendo:

- l'unificazione dei progetti e degli studi di impatto ambientale delle quattro tratte sopra citate;
- l'integrazione degli elaborati con l'analisi costi-benefici;
- il piano economico-finanziario;
- l'avvio di una nuova procedura VIA sul progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale, una volta che gli stessi siano stati riuniti ed integrati;
- l'inserimento nei siti Internet degli Enti competenti di tutta la documentazione relativa al progetto ed allo studio di impatto ambientale.

² Si segnala tra l'altro che nel documento RA346 da pag. 81 in avanti il Progettista ha erroneamente inserito la scansione di 20 pagine facenti parte della Sintesi Non Tecnica.



for a living planet®



La segnalazione alla Commissione Europea con richiesta di apertura di procedura di infrazione

A giudizio della scrivente associazione è stato così vanificato lo scopo della Direttiva 85/337/CEE (come modificata dalla Direttiva 97/11/CE), cioè la richiesta di produrre un'adeguata valutazione preventiva degli impatti sull'ambiente legati al progetto della linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste, svuotando considerevolmente di significato anche il diritto dei cittadini all'accesso alle informazioni concernenti il progetto, come stabilito dalla Direttiva 2003/35/CE, con conseguente impossibilità reale per molti ad esprimere pareri ed osservazioni su di esso.

Per quanto qui riportato il WWF Italia in data 05.02.2011 richiedeva prontamente l'intervento della Commissione Europea, Direzione Ambiente, per un immediato ripristino del procedimento normativo-procedurale corretto, ovvero per avviare una procedura di infrazione contro lo Stato italiano.

La risposta delle Autorità competenti e della Commissione Europea

In data 18.02.2011 il **Ministero dell'Ambiente** e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, con prot. DVA-2011-003922 riscontrava l'invio del WWF del 04.01.2011 evitando di affrontare quanto evidenziato e dichiarando: *"Costituendo la condizione della autonoma funzionalità del progetto delle singole tratte ferroviarie un aspetto di merito tecnico, la questione è oggetto di esame da parte della competente Commissione Tecnica di Verifica di Impatto Ambientale. Lo stesso dicasi per la ipotizzata carenza dei contenuti tecnico-economici della documentazione presentata"*.

Il WWF rimane a tutt'oggi in attesa di conoscere l'esito dell'analisi tecnica da parte della competente Commissione, pur tuttavia l'Associazione provvedeva in data 15.03.2010 (prot. 37B.5.5) ad inviare una replica al Ministero, evidenziando dei punti di debolezza o incongruenza della posizione espressa dall'Ente pubblico.

In data 22.02.2011 la **Commissione Europea**, Direzione Generale Ambiente, Direzione A, Affari Giuridici e Politica di Coesione, con prot. DG.ENV.A3/JP/sb-ARES(2011)199460 riscontrava l'invio del WWF del 02.05.2011, dichiarando: *"Per giurisprudenza costante della Corte di giustizia dell'Unione europea, nel caso in cui progetti simili siano oggetto di procedure VIA distinte, si devono tenere in considerazione gli 'impatti cumulativi' dei progetti stessi"*.

La nota della Commissione, prosegue con: *"Ne consegue che, sebbene sia auspicabile la realizzazione di un'unica procedura VIA per un unico progetto complesso, il cosiddetto 'project splitting' non è di per sé contrario alla direttiva VIA, purché non sia volto ad eludere l'applicazione della direttiva a parti del progetto che dovrebbero esservi assoggettate. La sottoposizione di diverse parti di un progetto complesso a procedura di VIA distinte è invece accettabile, ad esempio nell'ipotesi in cui le diverse parti del progetto complesso siano promosse da soggetti diversi, o nel caso in cui le gare di appalto siano bandite in momenti diversi a seconda della disponibilità di finanziamenti pubblici, ecc."*.

Occorre a questo punto commentare che in maniera evidente questa seconda parte non ha nessuna continuità logico-contestuale con la prima e che, conseguentemente, la dichiarazione conclusiva della nota della DG Ambiente, che recita: *"Sulla base dell'analisi delle informazioni da Loro fornite e delle considerazioni di cui sopra, la Commissione non rileva violazioni della direttiva VIA in relazione al progetto de quo, di conseguenza non sarà dato ulteriore seguito alla segnalazione"*, non possa essere accettata dal WWF come soddisfacente.

In data 08.03.2011, con prot. 34B.5.5 il WWF provvedeva perciò a replicare alla lettera della Commissione Europea, Direzione Generale Ambiente.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



La redazione delle presenti osservazioni riguarda l'intera tratta

Come espresso in apertura e al di là degli aspetti giuridico-normativi, il WWF Italia ribadisce il proprio allarme circa gli impatti ambientali dell'opera, che sono stati sezionati nelle quattro tratte e non riuniti in un'unica visione d'insieme.

Il WWF Italia in coerenza con quanto affermato ritiene assolutamente necessario procedere alla riunione progettuale delle quattro tratte o ad un'analisi riunita del peso territoriale e ambientale della nuova linea ferroviaria.

In attesa di un nuovo unico procedimento per le quattro tratte interessate dal progetto AV/AC Venezia-Trieste e, conseguentemente, di un unico SIA con un unico Quadro di Riferimento Ambientale e di un unico Studio di Incidenza per quanto riguarda le valenze ambientali afferenti a Natura 2000, il WWF Italia ha proceduto ad unificare l'esame di tutta la documentazione producendo la presente Relazione, comprensiva di tutte le pertinenti osservazioni ambientali, appunto, per l'intera tratta da Venezia a Trieste.

Per inciso, dopo aver terminato la lettura del voluminoso materiale documentale a livello ambientale consegnato da Italferr, si è potuto constatare come non raramente due o più Relazioni Ambientali abbiano presentato esattamente i medesimi contenuti.

Mentre questo da una parte è comprensibile a livello di impostazione metodologica, facendo apparire sempre validi gli stessi concetti - e quindi è accettabile che le stesse identiche parole e le stesse identiche frasi siano ritrovabili in più relazioni, probabilmente provenienti da un unico gruppo di lavoro che deve aver lavorato su più tratte -, la situazione osservata da un altro punto di vista appare abbastanza singolare, ossia diventa ancora più evidente la necessità di accorpate le tratte in un unico lavoro.

Ciò non solo per ridurre la voluminosità degli elaborati, cosa comunque auspicabile, ma in special modo perché la materia ambientale di fatto è già stata affrontata dal Proponente con un metodo abbastanza ripetitivo (la qualità del lavoro, per lo più inaccettabile, spesso almeno discutibile, è un altro argomento) e quindi occorre che il Proponente si attivi per uniformare i suoi esami e mettere a sistema le sue conclusioni.

In quest'ottica e con questo auspicio, è ovvio che le quattro Relazioni Ambientali oggi disponibili non potranno in alcun modo fungere da base intangibile per una riedizione del lavoro, anche e soprattutto per le mancanze e le insufficienze che esse presentano, che compatibilmente con i tempi a disposizione il WWF ha cercato quanto più possibile di mettere in evidenza nel presente elaborato: lo Studio di Impatto Ambientale, sotto il profilo ambientale e naturalistico, dev'essere rifatto completamente.



for a living planet®



Introduzione

"Humans are the major force of change around the globe, transforming land to provide food, shelter, and products for use. Land transformation affects many of the planet's physical, chemical, and biological systems and directly impacts the ability of the Earth to continue providing the goods and services upon which humans depend. Unfortunately, potential ecological consequences are not always considered in making decisions regarding land use"³.

Gli esseri umani sono la principale forza di trasformazione⁴ del Pianeta, convertendo i terreni per produrre cibo, beni, costruire ricoveri per se stessi. La trasformazione colpisce molti sistemi terrestri, fisici, chimici e biologici e incide direttamente sulle capacità del Pianeta di continuare a fornire beni e servizi da cui gli esseri umani dipendono. Purtroppo, quando si prendono decisioni sull'uso del suolo, non vengono sempre considerate le potenziali conseguenze ecologiche⁵.

L'importanza della diversità biologica non è ormai più in discussione, visti i numerosissimi momenti internazionali, nazionali e regionali in cui essa è stata affrontata e consacrata.

Tuttavia, è un dato di fatto, la pianificazione dell'uso del territorio italiano non è ancora sostanzialmente cambiata: consumo di habitat o avvio della loro trasformazione, disturbi e pressioni tra le più diverse, prelievo ed utilizzo massiccio delle varie risorse sono ancora determinanti nelle scelte, visti gli interessi economici sottostanti per i quali, più o meno direttamente, siamo tutti co-responsabili spesso a partire dalle nostre piccole scelte quotidiane e dai nostri stili di vita.

Se così non fosse, se l'opinione pubblica per sé e le Istituzioni che sono demandate al governo del territorio nel loro complesso avessero chiaramente invertito la rotta, il Comitato Economico e Sociale europeo il 15.02.2007⁶ in un suo Parere non avrebbe espresso alcuni autorevoli contenuti. Al punto 3.2 di tale atto si legge:

"Alla base [delle cause della diminuzione delle specie e dei biotopi] vi sono decisioni e misure adottate dagli operatori economici o decisioni politiche prese nel quadro di leggi in vigore, mentre le minacce alla biodiversità dovute a misure illegali sono relativamente limitate.

A provocare la perdita di biodiversità sono quindi decisioni politiche, decisioni di fondo e di valore adottate nella piena legalità, spesso appoggiate o sollecitate da decisioni e strumenti di sostegno dell'UE, degli Stati membri e degli enti locali".

Questo atteggiamento, come detto, è sostenuto quasi esclusivamente in ultima analisi da ragioni economiche e risulta invariabilmente sempre più peggiorativo della situazione globale⁷ in quanto si prefigge dei risultati immediati e non considera i tempi di ritorno dell'alterazione ambientale: tutti questi

³ ESA - Ecological Society of America, April 2000. *Ecological Principles for Managing Land Use.*

⁴ Si veda in letteratura anche "antropocene". Antropocene è un termine coniato nel 2000 dallo scienziato Premio Nobel Paul Crutzen per definire l'era geologica attuale, in cui l'uomo e le sue attività sono le principali fautrici delle modifiche climatiche e territoriali mondiali.

⁵ Traduzione a cura di A. Pollutri, WWF Italia.

⁶ COM(2006)216 def. - (2007/C/97/03) - Gazzetta ufficiale dell'Unione europea del 28.04.2007.

⁷ E' ovvio che per quanto gli scenari disegnati da questi documenti internazionali possano sembrare distanti dal sentire territoriale e dalle locali realizzazioni, il contenitore di riferimento (il Pianeta Terra) è sempre e solo quello: tutto quello che si fa si rispecchia nel computo globale della necessità vitale di condurre l'azione umana sempre in maniera sostenibile.



for a living planet®



interventi (i loro progetti e le relative pratiche autorizzative) dovrebbero contenere una seria analisi sui tempi di ritorno che, allo stato attuale della conservazione della biodiversità, non possono essere inferiori ai trent'anni^[8].

Sempre tratto dallo stesso Parere prima citato, è rilevabile al primo (!) punto:

“1.1.- Il Comitato economico e sociale europeo e la Commissione concordano sull'analisi della situazione: la conservazione della biodiversità è un compito necessario e centrale, alla base del quale non vi è solo un obbligo etico-morale. Esistono infatti anche sufficienti motivi economici che rendono necessario un intervento più rapido ed efficace.

Le perdite economiche dovute alla diminuzione dei servizi ecosistemici sono già ora valutabili in diverse centinaia di miliardi di euro. E' uno spreco che le nostre economie non possono in alcun modo permettersi^[9] - ^[10].

Mentre è quindi chiaro che la tutela della biodiversità dev'essere sempre più e sempre meglio una visione multidisciplinare della pianificazione territoriale e degli interventi e della gestione delle attività, è altrettanto palese che il primo passo verso la sua distruzione avviene nei tavoli di concertazione politica e sui tavoli tecnici.

A quanto detto dal Comitato Economico e Sociale nel 2007 si aggiunga più recentemente con parole equivalenti l'allarme lanciato dall'IUCN^[11], attraverso il suo ultimo report quadriennale^[12], pubblicato nel mese di luglio del 2009.

Infatti tale rapporto specifica che l'obiettivo della Convenzione sulla Diversità Biologica (CBD) e della campagna Countdown 2010^[13] - arrestare la perdita di biodiversità entro il 2010, appunto - non sarebbe stato raggiunto.

⁸ Per una migliore comprensione dell'Italia come paese "ecodebitore", si consulti anche l'ultimo e recente *Living Planet Report - Rapporto 2010 sul pianeta vivente*, a cura del WWF Internazionale.

Il *Living Planet Report* è un documento che focalizza moltissimo sul valore dell' "Impronta Ecologica".

L'**impronta ecologica** è la misura della "porzione di territorio" di cui una popolazione ha bisogno per assorbire i rifiuti e per produrre in maniera sostenibile tutte le risorse che consuma. Calcola, cioè, quante risorse naturali sono a disposizione, quante se ne consumano e chi le usa.

Tra il 1961 e il 2007 la pressione antropica globale sulla biosfera è più che raddoppiata.

Solo tra il 2005 e il 2006 l'impronta ecologica mondiale è cresciuta del 2% dal 2005 al 2006 e del 22% rispetto al decennio precedente. Nel frattempo la biocapacità del Pianeta è rimasta costante, se non addirittura lievemente diminuita negli ultimi anni.

L'impronta ecologica globale media a persona è oggi pari a 2,6 ettari, mentre la biocapacità media è calcolata in 1,8 ettari. L'impronta ecologica di un europeo è di 4,5 ettari, di poco superiore quella di un italiano: se tutti vivessero come si vive negli Emirati Arabi o negli USA, bisognerebbe avere a disposizione circa 5 pianeti per sostenere l'impronta ecologica della popolazione umana.

Fonte: www.footprintnetwork.org - 2010.

⁹ Il grassetto è della scrivente associazione.

¹⁰ I medesimi concetti sono stati per altro poi ribaditi il 16.12.2008, in occasione del documento COM(2008)864 def. (2009/C 317/13), "Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema Valutazione intermedia dell'attuazione del piano d'azione comunitario sulla biodiversità".

¹¹ IUCN = International Union for Conservation of Nature.

¹² IUCN, International Union for Conservation of Nature, 2009. *Wildlife in a Changing World. An analysis of the 2008 IUCN Red List of Threatened Species*. Edited by Jean-Christophe Vié, Craig Hilton-Taylor and Simon N. Stuart

¹³ www.countdown2010.org



for a living planet®



L'organizzazione internazionale ha lanciato un allarme preciso: a minacciare gravemente l'umanità non è tanto la crisi finanziaria mondiale, quanto la massiccia e continua perdita di biodiversità.

In occasione della presentazione di tale rapporto, Giampiero Sammuri, Presidente di Federparchi, affermava: «*Il mancato arresto della perdita di biodiversità non rappresenta soltanto l'insuccesso della campagna di comunicazione del Countdown 2010 ma, cosa ancor più grave, il mancato rispetto degli impegni assunti dai molti governi, incluso il nostro, che hanno sottoscritto la Convenzione sulla diversità biologica (CBD)*».

La perdita delle specie minacciate, tra l'altro, non ha soltanto gravissime ripercussioni ecologiche, ma anche immediate ricadute di carattere economico e sociale. Basti pensare a pescherie senza pesce, al commercio del legname senza alberi, al turismo senza barriere coralline o al raccolto senza gli impollinatori.

Un danno insostenibile per le nostre economie, che pure faticano ancora a riconoscere l'importanza del "lavoro" che la natura svolge, gratuitamente, per il benessere dell'umanità. «*Importanza - sottolineava ancora Sammuri - riconosciuta anche dalla Carta di Siracusa [14] approvata poche settimane fa dal G8 Ambiente, che auspico trovi ampia e rapida applicazione*»^[15].

Ognuno deve quindi responsabilmente fare la sua parte, per quel che gli è dato e per quel che è possibile, senza pensare di ottenere un ritorno diretto, congruo e visibile dal proprio agire.

Il processo internazionale di conservazione della biodiversità non si è certo fermato a Siracusa, visto che pochi giorni dopo veniva pubblicato il Messaggio di Atene^[16], i cui contenuti venivano ulteriormente ribaditi nella Conferenza di Madrid, del 26 e 27.01.2010, con le "Cibeles Priorities - Halting the loss of biodiversity in Europe".

Quanto espresso nei documenti citati^[17], che rappresentano solo una piccola parte dei numerosi spunti internazionali disponibili (ai quali per esempio la Commissione ha dato ulteriore importante impulso con la

¹⁴ 24.04.2009: "Carta di Siracusa" sulla Biodiversità.

¹⁵ 22.07.2009. Fonte: <http://www.parks.it/federparchi/dettaglio.php?id=6226>.

¹⁶ Conferenza di Atene, 27 e 28.04.2009.

¹⁷ Di seguito due esempi pertinenti con la situazione progettuale specifica qui in osservazione.

- Dal **Messaggio di Atene**: "1. Occorre una maggiore consapevolezza del fatto che la buona salute degli ecosistemi è alla base del nostro benessere economico, sociale e culturale. È necessario che questo messaggio sull'importanza della biodiversità sia presentato in modo più incisivo, il che significa intensificare le attività di comunicazione e nel contempo rendere esplicito il nesso tra conservazione della biodiversità e gestione dei cambiamenti climatici (...).
E: "3. Una rete di zone protette perfettamente funzionante. (...) È necessario adoperarsi ancora per migliorare [non per peggiorare] la «connettività» dei siti, in modo che la fauna selvatica possa circolare tra di essi, e sviluppare reti simili nei territori d'oltremare dell'UE. Devono essere applicate le direttive europee Uccelli e Habitat e ne dev'essere controllata l'attuazione in modo più efficace [che significa effettuare Studi di Incidenza adeguati]; vanno inoltre eliminate le formalità amministrative superflue e vanno individuati e divulgati gli esempi di migliori pratiche".
E: "4. Proteggere la biodiversità al di fuori delle zone protette. Le zone protette sono essenziali, ma non esistono isolate dal resto del paesaggio. La politica sulla biodiversità deve orientarsi verso la protezione della resilienza e della vitalità di interi ecosistemi".
- Dal **Messaggio di Madrid**: "Protected areas and ecological networks lie at the heart of efforts to preserve biodiversity. However, the maintenance of biodiversity and ecosystem services requires us to go beyond these fundamental minimums. It is essential to promote and communicate the ecological and socio-economic benefits of these networks, as well as to integrate the need of biodiversity conservation and sustainable use in the development and implementation of a great number of sectoral policies so as to reach a truly equitable, fair and sustainable development".



WWF®

for a living planet®



comunicazione sulla biodiversità oltre il 2010^[18], con una visione ed una pianificazione del problema al 2050!), chiama in causa come sia imprescindibile, in progettazioni fortemente impattanti come la realizzazione dell'AV/AC Venezia-Trieste e delle sue opere accessorie, procedere senza indugio all'approfondimento del valore - anche economico - dei servizi forniti dagli ecosistemi^[19], internalizzando i costi ambientali^[20] degli stessi impatti, attuando gli importanti principi cardine che ne regolano l'approccio^[21].

A ulteriore conferma della presente situazione deficitaria, nonostante la ex Direttiva 79/409/CEE (cd. Direttiva "Uccelli"), ora Direttiva 2009/147/CE, sia attiva da oltre trent'anni e la Direttiva 92/43/CEE (cd. Direttiva "Habitat") da quasi venti e nonostante le ingentissime risorse finanziarie già spese a livello comunitario a salvaguardia della diversità biologica, in particolar modo attraverso il progetto di conservazione "Natura 2000", si riporta l'emblematica dichiarazione della Commissione Europea:

"(...) solo una piccola percentuale degli habitat e delle specie di interesse comunitario gode di uno stato di conservazione soddisfacente.

(...) A livello di regioni biogeografiche quasi il 65% delle 701 valutazioni degli habitat dell'allegato I ha dato risultati insoddisfacenti e appena il 17% è risultato soddisfacente.

(...) Nell'UE sono state effettuate complessivamente 2.240 valutazioni distinte di specie. Solo nel 17% di esse lo stato è risultato soddisfacente, nel 52% dei casi era insoddisfacente e nel 31% è definito 'sconosciuto' " ^[22].

Il malessere proveniente dal progetto Natura 2000, iniziativa che gode tra l'altro di grandi attenzioni e possibilità finanziarie, è specchio di una tendenza molto più diffusa - non potrebbe essere altrimenti -, largamente presente su **tutto il territorio comunitario che è fatto oggetto quotidianamente di innumerevoli attacchi e progressive piccoli e grandi "erosioni" al suo patrimonio ecosistemico.**

In considerazione del fatto che di tutto questo approfondimento e/o atteggiamento di attenzione nei confronti della biodiversità, così come a larghe maglie visto in questa Premessa, non vi sono che tenui tracce nella documentazione analizzata, appare opportuno ricordare l'estrema necessità, in presenza di interventi molto gravosi sul territorio, di considerare con ampi margini di prudenza l'effetto degli impatti.

E, allo stesso modo, che margini di uguale saggezza vengano utilizzati non solo per mitigare e/o compensare gli impatti, bensì per migliorare e/o ripristinare, ove necessario, le connessioni e le funzionalità ecosistemiche.

¹⁸ Bruxelles, 19.1.2010, COM(2010)4 definitivo. Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni. "Soluzioni per una visione e un obiettivo dell'UE in materia di biodiversità dopo il 2010".

¹⁹ Nell'Allegato 1 vengono riprodotte, in maniera molto semplice, le due prime pagine di un pieghevole del WWF Italia (novembre 2007) sull'importanza di riconoscere il valore dei servizi ecosistemici. L'intero pieghevole è scaricabile andando al link: http://www.wwf.it/UserFiles/File/WWF%20Cosa%20Facciamo/Acque/conferenza%2023.11.07/Depliant_PES.pdf.

²⁰ Estremamente esplicativo, rappresentativo e innovativo, in questo senso, il rapporto TEEB: European Communities, 2008. "The Economics of Ecosystems & Biodiversity (TEEB)", al quale si rimanda per un migliore approfondimento, soprattutto a quelle parti che trattano i costi della perdita di biodiversità e i costi della conservazione della biodiversità. Sito Internet: <http://www.teebweb.org>

²¹ Come compendio e ulteriore aiuto in questa direzione, l'Allegato 2 presenta proprio questi principi, messi a disposizione dalla CBD - Convention on Biological Diversity.

²² Relazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo. Relazione globale sullo stato di conservazione di tipi di habitat e specie richiesta a norma dell'articolo 17 della direttiva sugli habitat. COM(2009) 358 definitivo. Bruxelles, 13.07.2009.



for a living planet®



Il contenitore di riferimento è sempre e solo quello, abbiamo a disposizione solo questo Pianeta, solo questo territorio:

“Questa non è una proposta per una crescita minore.

E' solo la constatazione che i principi generali di tipo ecosistemico che governano la materia, l'energia e l'informazione spingono la società verso una nuova fase del suo percorso.

Politiche basate sulla comprensione di tali dinamiche possono fare la differenza tra un atteggiamento soffice e una rovinosa caduta”.

(H.T. Odum and E.C. Odum, The Prosperous Way Down, 2001)

Progetto preliminare denominato “Nuova Linea AVIAC Venezia-Trieste”
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



Principali violazioni normative rilevate

Nella lettura del materiale di progetto relativo agli impatti ambientali dell'opera in osservazione, a qualsiasi operatore di settore minimamente preparato a livello di analisi di SIA, appariranno immediatamente evidenti le carenze documentali, incongruenze ed approssimazioni ritrovabili in numerose parti degli elaborati e in altrettanti numerosi e importantissimi contesti di analisi, che ben differenti attenzioni avrebbero meritato.

Nel caso di specie la progettazione analizzata presenta senza alcun ombra di dubbio notevoli buchi di indagine, inconsistente o nulla capacità critica sotto gli aspetti naturalistico-scientifici, non corretta linea procedurale e, in ultima definizione, conclusioni di impatto non definite in maniera congruente. La mancanza della definizione contestualizzata degli impatti "habitat-specifici" o "specie-specifici" e anche il rimando a migliori analisi che saranno disponibili in fase *post* approvazione del progetto, disegna una situazione pericolosamente rispecchiante la più classica condizione di non conformità normativa, tra cui si evidenzia la possibilità, in caso di proseguimento autorizzativo sulle odierne basi conoscitive e procedurali, di ottenere pesanti ripercussioni a livello europeo per quanto riguarda il non rispetto del diritto sancito da alcune Direttive di conservazione di specie e di ambienti.

Vista la presenza sul tracciato di numerosi siti afferenti alla rete Natura 2000, la scrivente associazione ritiene senza dubbio di assegnare la priorità di osservazione a detto comparto, ma una paritaria attenzione andrà dedicata anche al resto del territorio impattato che, non di meno, presenta spesso peculiarità ambientali di rilievo.

Sintetizzando nei fatti alla fine dell'analisi condotta, occorre concludere che tutto il progetto della linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste senz'altro non può essere considerato aderente alle richieste del D.lgs 4/2008 art. 3-ter ("Principio dell'azione ambientale") e art. 3-quater ("Principio dello sviluppo sostenibile") che primariamente recepisce ed ordina le disposizioni della Direttiva 85/337/CEE ovvero, pur realizzandosi nominalmente negli SIA i contenuti generali richiesti dall'art. 22 del citato D.lgs 4/2008^[23], a parere della scrivente Associazione è mancato un adeguato approfondimento degli impatti "diretti ed eventualmente indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi", così come richiesto dal punto 4 dell'All. VII dello stesso Decreto, ossia non si sarebbe con completezza raggiunto l'obiettivo della Direttiva 85/337/CEE, art. 3:

"La valutazione dell'impatto ambientale individua, descrive e valuta, in modo appropriato (...) gli effetti diretti e indiretti di un progetto sui seguenti fattori:

- *l'uomo, la fauna e la flora;*
- *il suolo, l'acqua, l'aria, il clima e il paesaggio;*
- *i beni materiali ed il patrimonio culturale;*
- *l'interazione tra i fattori di cui al primo, secondo e terzo trattino".*

Oltre a ciò con osservanza alla normativa comunitaria, si può asserire che il progetto senz'altro non può essere considerato aderente, come si dimostrerà, prevalentemente,

- **alle richieste della Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 3 e DPR 357/1997 e smi, art. 5 c. 3;**
- **alle disposizioni della Direttiva 2009/147/CE, art. 4, c. 4.**

²³ In mancanza di differenti indicazioni presso l'art. 165 del Dlgs 163/2006, è all'art. 22 del Dlgs 4/2008 che bisogna rifarsi per i contenuti di uno Studio di Impatto Ambientale.



WWF® *for a living planet®*



A causa delle già citate mancanze analitiche e contestualizzazione critica, sussistono fondati dubbi sulla possibile **non conformità con le norme di cui alla Direttiva 92/43/CEE, art. 12, c. 1, lettere a), b) e d) e alla Direttiva 2000/60/CE, art. 4, c. 1, lettera a), sottolettera i).**

A ciò occorre aggiungere naturalmente, come già esplicitato anche nel § **Premessa**, le non conformità rilevate in merito alla **Direttiva 85/337/CEE - così come integrata dalla Direttiva 97/11/CE e dalla Direttiva 2003/35/CE - art. 3, art. 5 c. 3 e art. 6 c. 2, c. 3 e c. 4.**



for a living planet®



1 Insufficienze complessive dell'analisi ambientale e naturalistica

Le osservazioni della scrivente associazione prendono spunto dall'importanza della conservazione dei servizi ecosistemici e della complessità biologica come argomenti ampiamente rappresentativi con i quali poter declinare, al di là degli interessi economici, la tematica sempre più emergente in questi anni, ossia la **necessità impellente e non più derogabile** di conservare in maniera favorevole la diversità biologica, in questo tempo e a favore delle future generazioni.

Per la loro capacità di fotografare il dramma della nostra epoca globalizzata e la radicale riluttanza a voler abbandonare il tornaconto per attivare profonde trasformazioni dei propri stili di vita, sono esemplari in questo senso le parole di Bertolt Brecht:

*E segavano i rami sui quali stavano seduti,
gridandosi l'un l'altro le loro esperienze per segare con più vigore.
E crollarono nell'abisso. E quelli che li guardavano scossero la testa
e continuarono a segare con forza.*

(da Esilio)

Non si tratta ora di prendere partito a priori; si tratta al contrario di effettuare una valutazione oggettiva, il più possibile di taglio scientifico per gli argomenti che lo richiedono e in armonia con gli indirizzi di buon senso e di sostenibilità, che sono ovunque ben posizionabili in quanto non rispondono ad interessi primariamente economici e sono quindi slegati da giochi di parte perché difendono reali valori universali.

Nei fatti la questione è purtroppo decisamente preoccupante: questo progetto è senza ombra di dubbio non sostenibile per il suo impatto ambientale. In considerazione della documentazione visionata il progetto risulta insostenibile sia in rapporto agli obiettivi di conservazione della rete Natura 2000 sia, più genericamente parlando, in rapporto al territorio attraversato.

Gravemente e sostanzialmente:

- mancano all'appello organiche valutazioni locali e di Area Vasta e, al di là di auspici o presunzioni generiche e per nulla dirimenti, non v'è traccia nella documentazione analizzata in merito a scandite valutazioni circa i tempi di ritorno dell'opera come capacità dell'ambiente (habitat e specie) di rispondere alla pressione;
- gli approfondimenti ecosistemici, nei confronti di vegetazione e fauna, presentano delle conclusioni assolutamente inconsistenti e approssimative a riguardo dei fattori di disturbo e di danno evidenziati e con i fattori di pressione eventualmente già attivi sul territorio, per la quale tematica gli SIA non offrono approfondimenti;
- i servizi ecosistemici non sono stati identificati e non sono stati identificati i valori, anche economici, di detti servizi messi gratuitamente a disposizione dall'ambiente naturale alle sue comunità viventi, tra cui l'uomo;
- i valori delle perdite ecosistemiche non sono stati internalizzati all'interno dei costi di progetto;



for a living planet®



- non sono stati affrontati in termini di perdita di valore ecosistemico il consumo permanente ed irreversibile delle risorse necessarie per la costruzione dell'opera (principalmente suolo, acqua e biodiversità, intesa come ecosistemi)^[24], come consumo diretto e per le opere accessorie e di accesso ai cantieri;
- non esistono assolutamente i presupposti, per quanto fino ad ora prodotto a livello documentale, perché quanto scritto in materia dal Proponente possa essere definito un sufficiente Piano di Monitoraggio Ambientale, coordinato, multicriteriale, con adeguati indicatori ambientali e naturalistici che siano stati precedentemente tenuti in considerazione nell'analisi ambientale, con la definizione dei ruoli e delle responsabilità e la relativa visibilità per il pubblico di cui tutto il processo dovrà beneficiare.

Nel procedere con queste Osservazioni verrà perciò evidenziato che la lettura attenta e competente degli elaborati rivelerà una previsione e una gestione degli effetti negativi dell'opera accennate solo in parte, dove in ben altra porzione - soprattutto rispetto alla capacità di presentare lo stato di fatto degli ecosistemi - essi sono affrontati genericamente e con numerose lacune, alcune così sostanziali da invalidare strutturalmente la coerenza di tutta l'analisi ambientale.

Sarà inoltre possibile constatare come le determinazioni progettuali tendano sistematicamente a compatibilizzare il progetto con le caratteristiche territoriali riducendo, minimizzando, ignorando o non approfondendo in maniera critica l'impatto delle opere: è un peccato che il Proponente del progetto, anziché assumersi la responsabilità della realtà dei fatti, ovvero dell'inevitabile impatto negativo significativo di siffatta linea di AV/AC e collegate opere accessorie di non irrilevante considerazione, in misura evidente gravante su siti afferenti alla rete Natura 2000, ma non solo, per trasformazioni ambientali e interruzioni ecosistemiche permanenti e spesso irreversibili, tenti di sostenere ciò che è in ultima analisi insostenibile.

Gli SIA analizzati, in ogni comparto di impatto (rumore, vibrazioni, inquinamento, perdita di habitat, ecc.) assicurano e rassicurano costantemente che ogni questione è stata adeguatamente affrontata e che tutto rientra nella norma e sarà secondo legislazione: se tutto è a posto e se i cantieri avranno un effetto trascurabile e anche quando non sarà così, si vedrà di volta in volta come fare per mitigare adeguatamente, ci si domanda allora: perché scrivere queste analisi?

²⁴ ESA - Ecological Society of America, April 2000. *Ecological Principles for Managing Land Use*
Traduzione a cura di A. Pollutri, WWF Italia.

"Implement Land-Use and Management Practices that are Compatible with the Natural Potential of the Area"

Because local physical and biotic conditions affect ecological processes, the natural potential for productivity and for nutrient and water cycling partially determine the appropriate land-use and -management practices for a site.

Land-use practices that fall within these place limits are usually cost-effective in terms of human resources and future costs caused by unwarranted changes on the land. Implementing land-use and -management practices that are compatible with the natural potential of the area requires that land managers have an understanding of the site potential."

Implementiamo forme d'uso del suolo e pratiche di gestione che siano compatibili con il potenziale naturale dell'area

Poiché le condizioni fisiche e biotiche locali influenzano i processi ecologici, il potenziale naturale per la produttività e per il ciclo dei nutrienti e dell'acqua determinano, in parte, i tipi d'uso del suolo appropriati e le pratiche di gestione di un'area.

Le pratiche d'uso che rientrano all'interno di questi limiti imposti dal luogo sono di solito convenienti in termini di risorse umane e costi futuri causati da cambiamenti imprevisi a carico del territorio. Attuare un uso del suolo e pratiche di gestione che sono compatibili con le potenzialità naturali della zona, richiede che gli amministratori abbiano compreso le potenzialità dell'area.



for a living planet®



Non esiste un solo ambito di lavoro dove il Proponente mostri qualche dubbio, un'insicurezza sostanziale, un "non so" che possa aprire effettivamente alla concertazione e al contributo da parte dei portatori di interesse.

Tranne che per le parti dedicate all'analisi dell'incidenza (ove presenti), alla fine di ogni capitolo dei vari SIA sono presenti delle considerazioni di poche righe sulla "Percezione degli stakeholder": non si comprende il valore "percezioni", se siano di "avviso" per l'Autorità competente o se siano un tentativo di processo partecipato.

Alla fine dei vari SIA si comprende che la "Percezione degli stakeholder" (puramente di redazione personale senza tenere conto di eventuali dibattiti, articoli, incontri che fossero stati prodotti nel tempo) viene utilizzata nella compilazione di una matrice conclusiva e riepilogativa^[25] degli impatti dell'opera, ove appunto si fa comparire quale sarebbe il livello di sensibilità dei portatori di interesse rispetto alle varie tematiche analizzate.

Differente sarebbe stato, nei capitoli ove sono segnate frasi di particolare attenzione^[26], indicare che gli stakeholder maggiormente interessati erano stati contattati o saranno contattati per condivisione di conoscenza.

²⁵ La matrice è da ritenersi ampiamente deficitaria in quanto eccessivamente riassuntiva: non vengono riportate le due fasi principali dell'opera, di cantiere e di esercizio, né si coglie l'importanza di evidenziare gli impatti diretti ed indiretti.

²⁶ Per esempio: "Dato l'elevato livello di qualità ambientale di alcune delle aree interessate dal tracciato, si ritiene che la componente in oggetto sarà di estremo interesse per tutte le parti esterne sopra indicate". RA345, pag. 177.



for a living planet®



2 Studi di Impatto Ambientale, analisi della documentazione

Per coerenza con quanto affermato nel capitolo introduttivo **Principali violazioni normative rilevate**, si ritiene ottimale procedere in primo luogo con l'osservazione degli impatti relativamente alle tematiche afferenti alla rete Natura 2000, **fornendo di questo passaggio delle Osservazioni la maggior parte degli spunti diversi dei quali, per risonanza (necessità applicazione principio di precauzione, analisi a sistema, correttezza e aggiornamento dei dati, percorso scientifico, matrici riepilogative di punti di forza e debolezza, ecc.), potranno essere traslati anche su altro materiale progettuale che si occupa di altri tematismi e/o visioni territoriali connessi con la realizzazione della nuova arteria ferroviaria.**

2.1 Siti della rete Natura 2000: metodologia di approccio non opportuna per la valutazione dell'incidenza dell'opera

Il progetto dalla linea Venezia-Trieste dell'AV/AC non può considerarsi confacente alle richieste normative, prima ancora che per i contenuti di dettaglio rispetto alla materia Natura 2000, per la metodologia applicata per la definizione degli impatti.

Nello scomporre la linea AV/AC in quattro progetti, il Proponente ha di fatto spezzettato gli impatti dell'opera in quattro ambiti di analisi differenti e, qui sta la mancanza, non ha poi riunito a sistema gli impatti delle singole tratte. Né d'altra parte ha considerato o analizzato il concetto di coerenza di rete per Natura 2000, applicandolo al caso per verificare la sostenibilità della progettazione.

Da ciò consegue che metodologicamente parlando qualsiasi affermazione conclusiva sugli impatti o su eventuali migliorie all'ambiente che il progetto potrebbe apportare tramite l'applicazione di misure compensative, non può essere ritenuta affidabile, né conseguentemente coerente con il principio di precauzione^[27]. Infatti gli impatti - anche se fossero ben definiti, ma così non sarà, come si dimostrerà con lo svolgersi del presente lavoro - non potrebbero che essere considerati per la loro valenza locale e non può valere in questo caso la deduzione che una somma di presunti positivi ripristini locali possa garantire un uguale positivo mantenimento di coerenza di rete, che vive di dinamiche decisamente diverse.

Ciò a partire sia dal mantenimento della sufficiente funzionalità dalle connessioni ecologico-territoriali, della disponibilità di territori di espansione, della possibilità per gli habitat di evolvere verso un grado maggiore di complessità o di raggiungere un suo stato *climax*.

In queste considerazioni gioca naturalmente un ruolo di prima rilevanza l'insieme delle attività e dei processi antropici e naturali già in atto, il cui grado di pressione sull'ambiente non è stato definito: la significatività dei processi in corso non è perciò conosciuta in termini scientifici di ecosistema.

²⁷ Commissione delle Comunità Europee, "Comunicazione della Commissione sul principio di precauzione". COM(2000)1 final. Bruxelles, 02.02.2000.



for a living planet®



2.1.1 L'Area Vasta di riferimento

Si è costretti a dichiarare immediatamente la propria totale contrarietà verso il metodo di non considerazione circa le informazioni prodotte in questo ambito, a risoluzione delle richieste procedurali per l'analisi di Area Vasta: il livello ambientale ritrovabile nelle Relazioni progettuali è sostanzialmente descrittivo e i dati in esso presentati non vengono poi ripresi per la valutazione degli impatti in quanto l'area vasta viene poi abbandonata a favore del cd. "corridoio di studio". L'area vasta in questo modo non serve a nulla e, neppure, le descrizioni ambientali e naturalistiche vengono viste in maniera multidisciplinare confrontandole con altri ambiti di studio, come quello economico (servizi ecosistemici offerti dall'area vasta al territorio), né a livello trasportistico, né di attività e fattori in corso; in ultima analisi l'Area Vasta di volta in volta evidenziata dal Progettista non è neppure utile per la definizione dei tempi di ritorno dell'opera.

Occorre altresì rimarcare le difformità di risultati dal lavoro dei vari esperti che devono essersi occupati delle varie tratte. **Per esempio** per la tratta Aeroporto Marco Polo-Portogruaro la RA345 presenta sì una "area vasta" propriamente detta, includendo ben 12^[28] siti Natura 2000, salvo poi di questi non tener conto per concentrarsi unicamente sul citato "corridoio di studio", esteso per una fascia di un chilometro, a destra e a sinistra del tracciato. Nella sua considerazione di area vasta il Proponente include nominalmente - ma non di fatto - anche una IBA, sbagliando però il codice di riferimento^[29]. Questo per documentare l'approssimazione della qualità delle informazioni disponibili.

Lo stesso dicasi per le altre Relazioni Ambientali, salvo la RA346 dove in effetti è presente un inquadramento descrittivo delle zone di pregio per un'area di 5 chilometri di lato rispetto al tracciato (pagg. 178÷186), salvo poi trovarsi immediatamente senza alcuna ulteriore spiegazione di fronte nuovamente al solo corridoio di studio come area effettivamente approfondita (da pag. 186).

Il WWF concorda sulla necessità di separare il concetto di "area vasta" in due comparti: un' "Area di Influenza" (rappresentata in questo caso dal corridoio di studio) e un' "Area Vasta" vera e propria, ma ovviamente questo dev'essere condotto in maniera uniforme su tutto il tracciato e necessariamente il prodotto finale dei vari gruppi di lavoro impegnati in questo compito dovrà essere meglio armonizzato di quanto non sia stato fatto in questo caso.

Per correttezza scientifica (considerazione ecosistemica, appunto, su Area di Influenza e su Area Vasta), per applicazione procedurale^[30] e per specifica richiesta normativa^[31], a destra e a sinistra del tracciato occorrerebbe applicare due differenti *buffers* prudenziali, di 2 (non 1 solo) e di 5 chilometri di ampiezza, per meglio considerare il *continuum* territoriale e in conseguenza delle sue caratteristiche ambientali e naturalistiche, il valore scientifico della biodiversità impattata direttamente e indirettamente dall'intervento.

Come detto il Proponente ha mostrato di conoscere questa visione dell'analisi ambientale solo per indicazioni generali e non cogenti e, all'atto pratico, quello che ha ritenuto di dover applicare è stato un

²⁸ Non 9, come citato a pag. 136.

²⁹ Viene citata la IBA034, che sta in Piemonte, anziché la IBA064.

³⁰ Si veda a tal pro la modalità di approccio di cui al documento: "TEN-T and Natura 2000: the way forward. An assessment of the potential impact of the TEN-T Priority Projects on Natura 2000. Final Report - November 2007. By Helen Byron & Lucy Arnold, RSPB (The Royal Society for the Protection of Birds)".

³¹ Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 3: "Qualsiasi piano o progetto (...) che possa avere incidenze significative su tale sito (...)".
Si veda applicazione del concetto spaziale nel documento: "Comunità europee, 2000. Commissione Europea: La gestione dei siti della rete natura 2000. Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva "Habitat" 92/43/CEE", § 4.2, "Campo di applicazione", che espressamente recita: "Relativamente al campo di applicazione geografico, le disposizioni dell'articolo 6, paragrafo 3 non sono limitate a piani e progetti concernenti esclusivamente un sito protetto e prendono anche in considerazione sviluppi al di fuori del sito, ma che possono avere incidenze significative su esso".



for a living planet®



buffer di 1 chilometro a destra e a sinistra del tracciato, che ha certamente adattato cartograficamente a seconda della conformazione territoriale, ma la cui giustificazione non è stata espressa con compimento in nessuna Relazione Ambientale, così da risultare totalmente empirica.

A ciò si aggiunga che l'informazione ambientale e naturalistica proveniente dal *buffer* territoriale individuato dal Proponente, non risulta di alcuna utilità ovvero non si comprende, rispetto alle aree direttamente impattate dal tracciato ferroviario, dalle opere accessorie e dalla cantieristica, cosa sposti a livello di considerazioni ambientali aver individuato questo *buffer*.

Per esempio, la tratta Mestre-Aeroporto Marco Polo nel chilometro di *buffer* dalla linea ferrata comprende i SIC IT3250031 e IT3250046 ma l'analisi di incidenza presente nella RA343 (pagg. 103÷108) è assolutamente insufficiente e, gravemente, rimanda in maniera generica a presunti dati, non individuati, che il Proponente afferma essere inclusi nella RA343 stessa.

Il Proponente evita qualsiasi approfondimento affermando la mancanza di incidenze negative sui siti in quanto il tracciato della linea ferroviaria in quell'area è previsto in sotterraneo. Non vengono quantificate le attività di cantiere, le superfici occupate, i tempi e i periodi di cantiere, le attività in esercizio, le manutenzioni della linea; non viene dato alcun elemento tecnico né viene effettuata alcuna analisi critica circa la presenza di habitat e specie, limitandosi ad espressioni generali di rassicurazione sulla mancanza completa di impatti e di problemi.

Naturalmente non è presente alcuna riflessione circa l'eventuale connettività aerea e terrestre dell'area, la resilienza dell'ecosistema, l'eventuale capacità dell'ecosistema di evolvere ad un grado più complesso; tutto quello che viene scritto in questa direzione è che "(...) la presenza dell'aeroporto, di infrastrutture viarie e delle aree urbane di Mestre e Marghera costituisce già una notevole fonte di disturbo e di stress per la fauna selvatica". Ergo, se l'area è già completamente compromessa, perché perimetrarci un sito Natura 2000, ovvero se l'area non ha più alcuna valenza ambientale quale senso può avere parlare di valutazione dell'incidenza?

Questo esempio è tratto dalla prima Commessa L343: lo stesso atteggiamento di minimizzazione è riscontrabile in tutte le Commesse. In tutte le Commesse si semplificano e banalizzano i problemi ecosistemici, aumentando così in maniera esponenziale le possibilità o le probabilità di rischio ad habitat e specie, soprattutto nelle altre 3 tratte, che risultano molto più complesse e gravose nella loro impronta territoriale.

Per esempio, nella RA344, a pag. 117, è riportato che "L'analisi di dettaglio prende in considerazione il territorio attraversato dalla nuova infrastruttura, esaminando in primo luogo i tratti di linea allo scoperto, laddove si verificano interazioni di tipo diretto con i popolamenti animali; in questo caso viene preso in esame un corridoio ampio circa 2 km posto a cavallo del tracciato, al cui interno si esauriscono le potenziali interferenze prodotte dalla linea sui popolamenti animali". Fermo restando che non si capisce come mai siano solo gli impatti diretti quelli da considerare, il Proponente semplicemente trae considerazioni non supportate da ragionamento, senza spiegare secondo quale logica di specie l'interazione dell'opera si esaurirebbe con 1 km di *buffer* per lato.

Poco più oltre si contraddice e afferma che "L'esame delle interazioni con il tracciato consente di valutare le interferenze di tipo diretto e indiretto prodotte sulla componente biotica in esame (...)": quanta confusione e che poco metodo!

E' chiaro che il Proponente procede per deduzioni minime, senza approfondimenti specifici o in campo ma in materia di analisi di incidenza, procedere per deduzioni - che sono scientificamente ammesse nel momento in cui esse seguano un percorso logico preciso e siano sostenute da prove oggettive qui mancanti - non consegue le richieste della Direttiva 92/43/CEE, né per quanto riguarda il principio di precauzione né, altrettanto, per l'obbligo di raggiungimento del risultato a carico dello Stato membro.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



Nell'Area di Influenza (che il WWF ritiene debba essere idealmente rappresentata da un *buffer* di 2 km) andranno massimamente indagate le interruzioni ecologiche e le frammentazioni territoriali e andranno assommati gli effetti negativi della realizzazione dell'intervento ai fattori di pressione già attivi o in previsione.

Le stesse considerazioni espresse per l'Area di Influenza potranno essere estese anche su Area Vasta, idealmente rappresentata dal *buffer* di 5 km, anche se il parametro spaziale dovrà al meglio essere sempre contestualizzato sulla realtà territoriale.

Per esempio, per quanto riguarda la verifica gli impatti della movimentazione dei materiali, da e verso i cantieri, degli impatti derivanti dall'approvvigionamento degli inerti o dalla colmata di invasi di cava e così discorrendo, secondo le informazioni messe a disposizione dal progetto - nelle **varie fasi dei Quadri di Riferimento Ambientale che non costituiscono di fatto un organico ed unico Studio di Incidenza** -, lo spostamento dei mezzi è previsto su una tratta ben più ampia dei 5 km di *buffer* e il materiale proverrebbe da un ambito ambientale che a sua volta dovrebbe essere indagato per l'impatto causato dal maggior prelievo o comunque dalla necessaria movimentazione.

L'applicazione di *buffers* a 2 o a 5 km, o di altri elementi di valutazione equipollenti, possono risultare fondamentali soprattutto in presenza di corsi d'acqua - vie di collegamento naturali tra le più sfruttate come corridoi ecologici^[32] -, quando sussistano, oltre agli evidenti effetti negativi a valle rispetto al punto di costruzione dell'opera, anche altri elementi di pressione i cui effetti congiunti assommano sempre ad un valore maggiore rispetto a tutti i singoli fattori di pressione singolarmente considerati.

Basti pensare alle captazioni idroelettriche, solitamente a monte ma possibili anche a valle, alle derivazioni irrigue, agli scarichi inquinanti, ai prelievi di materiale, ecc.: tutte condizioni già parecchio alteranti dell'habitat acquatico superficiale e, quali-quantitativamente, delle falde che esso alimenta.

Come anche la documentazione progettuale evidenzia, la nuova arteria ferroviaria in trattazione ricadrà direttamente o agli immediati confini di un certo numero di SIC (Siti di Importanza Comunitaria), ZPS (Zone di Protezione Speciale), Parchi e Riserve, ecc. nelle 2 regioni che interessa per l'estensione del suo tracciato.

Il WWF Italia ha proceduto con un lavoro esteso, nella considerazione delle aree impattate, con particolare riguardo a quelle afferenti la rete Natura 2000, ivi includendovi anche le IBA (*Important Bird Areas*), protette dalla Direttiva 79/409/CEE (ora 2009/147/CE), specificatamente dal suo art. 4, c. 4^[33].

Nella pagina seguente è riportata la **Tabella 1**, completa della situazione su Area di Influenza (alcune connessioni ecologiche possono essere iscritte invece già all'Area Vasta) dei siti impattati e potenzialmente impattati dall'opera^[34].

Successivamente la **Tabella 2** rappresenta invece solo i siti afferenti alla rete Natura 2000.

La mancanza di siti non considerati attraverso la procedura richiesta dalla Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 3 e DPR 357/1997 e smi, art. 5 c. 3, nella comprensione dell'applicazione del campo geografico di riferimento per le ricadute "sui" siti, pone facilmente il progetto in contrasto con la normativa comunitaria e con il Regolamento nazionale appena richiamati.

³² Si considerino ad esempio agli spostamenti locali di avifauna e chiroterofauna per portarsi nei luoghi di caccia.

³³ "Gli Stati membri adottano misure idonee a prevenire, nelle zone di protezione di cui ai paragrafi 1 [relativo alle specie di cui all'All. I] e 2 [relativo ai migratori abituali], l'inquinamento o il deterioramento degli habitat, nonché le perturbazioni dannose agli uccelli che abbiano conseguenze significative tenuto conto degli obiettivi del presente articolo".

³⁴ Le elaborazioni di *buffers* e la definizione della localizzazione dei cantieri sono state prodotte a cura del servizio cartografico dell'Associazione.

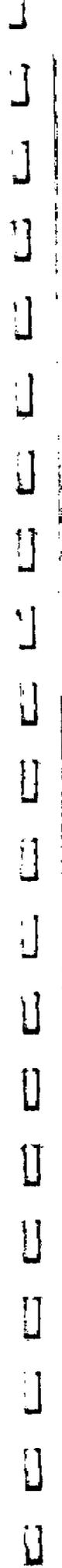


WWF for a living planet



Tabella 1: Insieme dei siti Natura 2000, delle IBA e delle Aree Protette da considerare per l'impatto ecosistemico dell'opera

Regione	Sito ambientale interessato						Impatto dell'opera								
	VE	FVG	Codice SIC	Codice ZPS	Codice IBA	AP	Denominazione sito o area protetta	Solo tracciato	Buffer				Cantieri presenti		
									0,5 km	1,0 km	2,0 km	5,0 km	a - 500 m dai siti	Nel sito N2000 o nell'AP	
X		IT3240029					Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano			X		X			
X		IT3240031					Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio	X	X	X	X	X			
X		IT3250006	IT3250006				Bosco di Lison		X	X			1		
X		IT3250010	IT3250010				Bosco di Carpenedo					X			
X		IT3250016	IT3250016				Cave di Geggio					X			
X		IT3250022	IT3250022				Bosco Zacchi					X			
X		IT3250031					Laguna Superiore di Venezia		X	X	X	X			
X		IT3250044					Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore	X	X	X	X	X	11		
X		IT3320026					Risorgive dello Stella					X			
X		IT3320027					Palude Moretto					X			
X		IT3320028					Palude Selvate					X			
X		IT3320030					Bosco di Goleana del Torraano					X			
X		IT3320031					Paludi di Gonars					X			
X		IT3320032					Paludi di Porpetto					X			
X		IT3320033					Bosco Boscat				X	X			
X		IT3320034					Boschi di Muzzana					X			
X		IT3330005	IT3330005				Foce dell'isonzo - Isola della Cona	X	X	X	X	X			
X		IT3340006					Carso Triestino e Goriziano	X	X	X	X	X	7		2
X			IT3240019				Fiume Sile, Sile Morto e Ansa a S. Michele Vecchio					X			
X			IT3250012				Ambiti fluviali del Reghena e del Lemene - Cave di Cinto Caomaggiore	X	X	X	X	X	7		
X			IT3250046				Laguna di Venezia		X	X	X	X			





WWF for a living planet



Regione		Sito ambientale interessato					Impatto dell'opera						
VE	FVG	Codice SIC	Codice ZPS	Codice IBA	AP	Denominazione sito o area protetta	Buffer				Cantieri presenti		
13	20	18 SIC	9 ZPS	5 IBA	6 AP	33 siti / aree di protezione considerati - Totali	0,5 km	1,0 km	2,0 km	5,0 km	a - 500 m dai siti	Nel sito N2000 o nell'AP	
	X		IT3341002			Aree carsiche della Venezia Giulia	X	X	X	X	7	2	
	X			IBA062		Laguna di Grado e Marano		X	X	X	1		
	X			IBA063		Foci dell'isonzo, isola della Cona e Golfo di Panzano	X	X	X	X		6	
X				IBA064		Laguna di Venezia	X	X	X	X		1	
	X			IBA066		Carso	X	X	X	X	3		
	X			IBA066M		Carso		X	X	X			
	X				X	Riserva naturale Marina di Miramare		X	X	X			
	X				X	Riserva naturale dei Laghi di Doberdò e Pietranossa	X	X	X	X		1	
	X				X	Riserva naturale delle Foci dell'isonzo	X	X	X	X	1		
	X				X	Riserva naturale delle Falesie di Duino			X	X			
	X				X	Riserva naturale del Monte Lantaro				X			
X					X	Parco naturale del Fiume Sile	X	X	X	X	3		
13	20	18 SIC	9 ZPS	5 IBA	6 AP	33 siti / aree di protezione considerati - Totali	12	15	17	19	33	41	12

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea A1/A2 Venezia-Trieste"

Associazione WWF Italia ONLUS: osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



Tabella 2: Insieme dei siti Natura 2000 da considerare per l'impatto ecosistemico dell'opera

Regione	Sito ambientale interessato			Impatto dell'opera						
	Codice SIC	Codice ZPS	Denominazione sito o area protetta	Solo tracciato	Buffer					Cantieri presenti
VE	FVG				0,5 km	1,0 km	2,0 km	5,0 km	a - 500 m dai siti	Nel sito N2000 o nell'AP
X		IT3240029						X		
X		IT3240031			X	X	X	X		
X		IT3250006	IT3250006		X	X	X	X	1	
X		IT3250010	IT3250010					X		
X		IT3250016	IT3250016					X		
X		IT3250022	IT3250022					X		
X		IT3250031			X	X	X	X		
X		IT3250044			X	X	X	X	11	
	X	IT3320026						X		
	X	IT3320027						X		
	X	IT3320028						X		
	X	IT3320030						X		
	X	IT3320031						X		
	X	IT3320032						X		
	X	IT3320033						X		
	X	IT3320034						X		
	X	IT3330005	IT3330005		X	X	X	X		
	X	IT3340006			X	X	X	X	7	2
	X		IT3240019					X		
	X		IT3250012		X	X	X	X	7	
	X		IT3250046					X		
	X		IT3341002		X	X	X	X	7	2
11	11	18 SIC	9 ZPS	6	8	9	10	22	33	4
22 siti Natura 2000 considerati - Totali										



WWF for a living planet®



Per correttezza procedurale e per completezza di informazione si tiene certamente in conto che 5 siti Natura 2000 (IT3250006, IT3250010, IT3250016, IT3250022 e IT3330005) sono sia SIC sia ZPS. Questa osservazione farebbe scendere i numeri di 5 unità ma, viste le doppie formali designazioni, si ritiene più corretto mantenere i siti conteggiati separatamente.

La questione di maggiore rilevanza è certamente il numero di aree formalmente designate in vario modo impattate, che aumenta proporzionalmente all'aumentare della distanza che si intende tenere come area di analisi, fino ad arrivare a 33 siti - di cui 22 siti Natura 2000 - direttamente o indirettamente interessati dai lavori, coprendo il *buffer* di 5 km ritenuto adeguato a livello europeo nelle linee di analisi TEN-T.

Allo stesso modo è rimarchevole il numero dei cantieri da installare sul territorio: si noti il numero di 41 cantieri posizionati a meno di 500 metri da un'area protetta (con questa espressione includendo anche i siti Natura 2000), di cui 12 direttamente insistenti *in situ*. I cinquecento metri considerati in questo caso sono davvero minimali; bisogna infatti ragionare che nel raggio di 500 metri l'azione del cantiere è particolarmente invasiva: le specie dalla ridotta mobilità rischiano un disturbo pesante sui propri habitat di specie mentre per quelle che potranno allontanarsi, a causa dei disturbi (rumori, vibrazioni, luci, polveri, alterazioni pedologiche, ecc.) è certa la perdita consistente dell'habitat di specie.



for a living planet®



2.1.2 Alcune considerazioni sulla documentazione tecnica di progetto messa a disposizione per la tematica Natura 2000

Per ciò che riguarda gli impatti a carico della rete Natura 2000 il Proponente ha prodotto delle planimetrie rappresentanti i siti Natura 2000, il tracciato della linea ferroviaria e i contorni del *buffer* di indagine di 1 chilometro: queste cartografie di azionamento generale sono poco interessanti e di nessuna utilità in quanto non sono riprese all'interno dei testi, né stimolano l'analisi di Area Vasta o dei corridoi ecologico-funzionali, specificatamente da indirizzare verso le tipologie animali preservate dalla normativa europea.

Il progetto altresì e molto gravemente:

- non mette a disposizione cartografie di habitat (l'unica occasione in cui esse sono rintracciabili è nella RA345, per i soli siti con intersezione con il tracciato³⁵), ma in questo caso l'informazione non è neppure completamente chiara - si veda successivo § 2.1.3.2.3) secondo la designazione dell'All. 1 della Direttiva 92/43/CEE, né cartografie di habitat di specie;
- non unifica in un unico Studio di Incidenza l'analisi globale dell'opera su tutti i siti direttamente ed indirettamente coinvolti;
- non mette in relazione organica gli impatti ambientali di un SIA con l'altro, frammentando così le informazioni;
- nei quattro SIA non unifica tutte le pertinenti informazioni ambientali relative a Natura 2000 in un unico elaborato distinto e multicriteriale, almeno uno per ogni SIA.

Se per un verso è vero che all'interno di una VIA, ove prevista, la procedura di Valutazione d'Incidenza sia ricompresa, è altresì logico aspettarsi - come succede in tutti i progetti e in tutte le pianificazioni - che le informazioni ambientali relative a Natura 2000 siano presentate in maniera specifica, ordinata e progressiva, e non spalmate un po' qui un po' là all'interno del testo e delle Relazioni (descrizioni, valutazioni, mitigazioni, monitoraggi), con l'aggravio oltre tutto di presentare considerazioni di impatto o di mitigazioni (relative alla fase di esercizio dell'opera) già in quelle parti delle Relazioni Ambientali (parti "B") che avrebbero dovuto contenere solo la parte descrittiva dell'analisi ambientale.

Quello che la scrivente associazione ha trovato è perciò un gran disordine, con informazioni mancanti, forse presenti anche nelle parti programmatiche o progettuali, senz'altro non sistematizzate in un unico punto dello SIA.

E in ogni caso gli SIA non presentano tutti la stessa ripetitività di capitoli relativamente a Natura 2000; se ne deve trarre che più gruppi di lavoro devono aver operato sulla tematica e che il coordinamento finale non sia stato capace di armonizzare un prodotto presentabile e seriamente affrontabile a livello tecnico-scientifico e normativo-procedurale.

La lettura della precedente **Tabella 1** rende evidente come le opere in esame interessino numerosi siti facenti parte della rete Natura 2000, comprendendo tra essi anche 3 aree IBA già per l'impatto del solo tracciato.

³⁵ Vista la qualità dell'immagine e l'impossibilità di ingrandirla, non si tiene neppure in considerazione la cartografia disponibile nella RA345, a pag. 190.



for a living planet®



Con un'estensione *buffers* di 2 km e 5 km (che sarebbe quella da utilizzare se realmente si vogliono determinare i possibili, probabili e/o certi impatti sull'ambiente protetto rispettando i requisiti richiesti dall'Allegato G del DPR 357/97 e *smi*, ovvero su Area di Influenza e/o Area Vasta), come visto il numero dei siti da analizzare sale a 33 aree³⁶].

Il dato ora espresso è fondamentale per comprendere come, al di là di oggettive e specifiche carenze documentali a carico dal Proponente, gli studi presentati siano assolutamente insufficienti sia rispetto al livello di conoscenza e di analisi che richiede la normativa comunitaria per progetti che interessino direttamente e/o indirettamente le aree tutelate ai sensi delle Direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE, sia rispetto alle reali dimensioni dell'opera e relativi impatti diretti e indiretti della stessa sull'ambiente.

Nel procedere con queste Osservazioni verrà perciò evidenziato come - pur avendo redatto elaborati che apparentemente sembrano rispettare quanto richiesto dall'Allegato G di cui al DPR 357/97 e *smi* - la lettura attenta e competente riveli che non si sono affrontati, se non genericamente e con diverse lacune, i reali impatti delle opere previste, sia in fase di cantierizzazione sia di esercizio.

La scrivente associazione ha inoltre potuto constatare come i contenuti documentali cerchino sistematicamente di ridurre e/o di minimizzare l'impatto della linea AV/AC e delle sue opere accessorie.

Un esempio. Il sistema dei fiumi Reghena e Lemene sarà attraversato in più punti dalle opere (si veda RA345) e tuttavia, tra molte "presunzioni" e ipotesi che si leggono nel testo (da pag. 209 in avanti) ne risulteranno solo sottrazioni di habitat marginali e impatti non significativi sull'ittiofauna (?!), come se gli habitat non fossero in connessione tra loro e l'ittiofauna fosse costituita da elementi immobili e privi di dinamicità ecologica, in un ambiente che il Proponente stesso definisce "*fortemente antropizzato*" (pag. 220).

³⁶ Come indicato nel § 2.1.1 nel computo si comprendono anche le IBA. Mentre da una parte è vero che le aree IBA non sono normate nella legislazione nazionale allo stesso modo dei siti Natura 2000, è altrettanto vero che queste aree sono tenute in grande considerazione dal Giudice europeo, con celebrazioni di diversi processi contro gli Stati membri, con emissioni di sentenze di condanna, anche a carico dello Stato italiano.

Va da sé perciò che la non obbligatorietà di procedere alla stesura di uno studio di incidenza, secondo le richieste della Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 3, nei fatti sarebbe bene non considerarla e occorrerebbe invece servirsi della procedura di valutazione di incidenza per rimanere all'interno delle richieste della Direttiva 79/409/CEE, art. 4, c. 4.

Si ricorda infatti che nelle IBA non ancora designate come ZPS, in base alle Cause C-355/90 (Caso Marismas de Santona, con sentenza della Corte di Giustizia Europea del 02.08.1993 contro il Regno di Spagna) e C-374/98 (Caso Basses Corbières con sentenza della Corte di Giustizia Europea del 07.12.2000 contro la Repubblica Francese), si applica il regime di protezione rigoroso previsto dall'art. 4, paragrafo 4, della Direttiva "Uccelli". Nelle IBA non ancora designate come ZPS, quindi, vige l'obbligo di "*adottare misure idonee a prevenire (...) l'inquinamento o il deterioramento degli habitat, nonché le perturbazioni dannose agli uccelli che abbiano conseguenze significative (...)*".

A ciò si vorrà aggiungere che la protezione delle specie di cui al citato art. 4 sia più estesamente da intendersi su tutto il territorio dello Stato membro, come per esempio recentemente ben sollecitato dal Ministero dell'Ambiente su un caso di impatto da impianto eolico, proprio in territorio friulano, in comune di Trasaghis (UD):

"In relazione a tali caratteristiche, si ritiene che, pur non essendo stata individuata e classificata alcuna ZPS, occorre osservare le disposizioni dettate dall'art. 4, comma 4 della Direttiva 79/409/CE e ss.mm.ii., in base al quale gli Stati membri e, per il principio di sussidiarietà, le Amministrazioni territorialmente competenti, devono porsi seriamente l'obiettivo di proteggere gli habitat anche al di fuori delle zone di protezione speciale, adottando le misure adeguate al fine di evitare l'inquinamento o la perturbazione degli habitat e delle specie".

Fonte: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Protezione della Natura, nota DPN-2010-0027421 del 22.12.2010.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



Eppure il Proponente esplicita chiaramente in alcuni passaggi che la fauna ittica subirà ripercussioni per il periodo della cantieristica, dovendovi lavorare per la realizzazione di pile e piste di cantiere (con conseguente alterazione dei trasporti solidi e alterazioni di flussi di correnti) o attraversamenti nei pressi delle sponde o nel fiume. Mentre da una parte manca la visione complessiva dell'impatto sull'ittiofauna, dall'altra si rassicura sul fatto che le ripercussioni negative spariranno nel momento in cui la cantieristica terminerà.

Affermazioni - per trattare ancora questo argomento - che il WWF reputa decisamente azzardate oltre che non confacenti alle procedure di analisi, in quanto il Proponente non fornisce nessuna specifica particolare in merito all'avvio dei cantieri in ambito fluviale. Per cui non è conosciuto se i cantieri saranno avviati in contemporanea, oppure se occorreranno distacchi temporali gli uni dagli altri, né d'altra parte si conosce la durata dei lavori all'interno di queste pagine di studio, né se ne rimanda la lettura ad altri capitoli nello SIA.

In entrambi i casi (contemporaneità/asincronia) la fauna ittica subirebbe un danno che certamente non può dirsi né mitigabile né compensabile³⁷. Né allo stesso modo può ritenersi questo danno reversibile in quanto un ripristino (ovvero presunto tale) delle condizioni originarie o simili, per moltissime specie animali e vegetali non è catalogabile in alcun modo né come mitigazione né come compensazione, visto che diverse di esse hanno un ciclo biologico più breve della durata ipotizzata dei cantieri e sarebbero quindi condannate, stanti le pressioni dei lavori in più punti e in più parti dell'habitat in cui vivono (fiumi, paludi), a scomparire per sempre³⁸. In quest'ottica di ragionamento non può essere neppure sufficiente appellarsi all'eventuale capacità di resilienza degli habitat acquatici impattati in quanto la visione unitaria degli impatti (che devono quindi essere identificati con precisione) su Area di Influenza o, meglio, su Area Vasta, è indispensabile per un'analisi adeguata.

L'applicazione di *buffer* a 5 km, poi, attraverso l'analisi dei fattori di pressione già in corso, può aiutare a meglio evidenziare ricadute multiple sullo stesso ambiente (più punti di lavori dello stesso progetto oppure il progetto che interferisce con altre azioni riconducibili ad interventi terzi), che devono focalizzarsi sulle ripercussioni a catena, sia in termini spaziali sia temporali.

Non si può dunque pensare di analizzare gli impatti solo locali e/o solo se ricadenti dentro un sito, a maggior ragione se esso è caratterizzato da continuità ecosistemica intrinseca (fiume, palude, margi, saline, mare/costa, dune).

Per concludere. Nel momento in cui viene effettuata l'analisi dell'incidenza per un tratto della linea AV/AC che interessa una porzione di fiume, non si può nelle valutazioni separare impatti localizzati da impatti delocalizzati, previsti dal progetto magari in altro tratto dello stesso fiume, o con considerare il cumulo degli impatti con le pressioni già attive, indipendentemente che gli impatti delocalizzati ricadano in un'altra area protetta, in sito Natura 2000 o in ambiti completamente sprovvisti di tutele formali. Questo procedimento non è corretto, è insufficiente ed è avulso sia dalla logica sia dalla scientificità necessaria e, oltre tutto, è normativamente perseguibile in quanto non permette all'Autorità competente di esprimere

³⁷ In generale rispetto alla documentazione progettuale, va rilevato che non sono disponibili informazioni circa la contemporaneità di lavoro o meno dei cantieri: questo non permette di valutare il cumulo di impatti, locali o in area più estesa delle tratte rispetto ai vari habitat o specie interferite.

³⁸ Il ciclo biologico di molte specie ittiche è estremamente delicato (ciò vale anche per anfibi, rettili, invertebrati strettamente legati agli ambienti fluviali che, in base alle esigenze e al ciclo biologico della specie, prediligono: pozze, anse temporanee, acque stagnanti, acque correnti, scarsamente ossigenate, ben ossigenate, ombreggiate, soleggiate, ecc.). La durata di vita di diverse specie è molto corta e sono sufficienti alterazioni degli habitat anche per un periodo limitato perché una popolazione e una o più generazioni di essa, scompaiano.



WWF®

for a living planet®



un'adeguata valutazione degli impatti, considerando gli effetti possibili, probabili e/o certi che le opere possono avere su tutte le componenti ambientali, sia biotiche sia abiotiche.

Si procede di seguito nell'approfondimento delle non congruità dei contenuti documentali relativi a Natura 2000 in rapporto alle richieste dall'Allegato G, di cui al DPR 357/97 e *smi* e, quindi, dell'art. 6, c. 3 della Direttiva 92/43/CEE.



for a living planet®



2.1.3 L'allegato G (DPR 357/97 e smf, Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 3)

L'Allegato G richiede esplicitamente che il piano/progetto venga analizzato fornendo informazioni che consentano di valutare con correttezza e giusto approfondimento il livello di impatto che esso potrebbe avere **sui** siti facenti parte della rete Natura 2000 (non "nei" siti, ma "sui" siti). Ciò vale a maggior ragione per un progetto che interessa ben 6 siti in modo diretto e ben 22 in modo diretto e/o più variamente indiretto.

L'allegato G richiede:

1. Caratteristiche dei piani e progetti:

Le caratteristiche dei piani e progetti debbono essere descritte con riferimento, in particolare:

- alle tipologie delle azioni e/o opere
- alle dimensioni e/o ambito di riferimento
- alla complementarietà con altri piani e/o progetti
- all'uso delle risorse naturali
- alla produzione di rifiuti
- all'inquinamento e disturbi ambientali
- al rischio di incidenti per quanto riguarda le sostanze e le tecnologie utilizzate

2. Area vasta di influenza dei piani e progetti - interferenze con il sistema ambientale:

Le interferenze di piani e progetti debbono essere descritte con riferimento al sistema ambientale considerando:

- componenti abiotiche
- componenti biotiche
- connessioni ecologiche

Le interferenze debbono tener conto della qualità, della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona e della capacità di carico dell'ambiente naturale, con riferimento minimo alla cartografia del progetto CORINE LAND COVER".

Questo è quanto vi è oggi a disposizione a livello nazionale e quindi non corrisponde a corretta considerazione l'estratto pubblicato sul RA344, doc. 61, "Allegati", All. 7, pagg. 3 e 4: "In particolare, la normativa italiana propone nell'Allegato G del D.P.R. n. 357/97 un modello da seguirsi per la redazione della Valutazione di Incidenza che nell'Allegato D illustra i contenuti minimi necessari per lo studio della Valutazione di Incidenza su SIC e ZPS. Nel caso di "progetti", viene previsto che lo studio debba: (...)" [seguono 5 punti con vari contenuti].

Il DPR 357/97 non ha alcun All. D che relazioni in merito a questo argomento; ciò che è vero è che il Proponente ha maldestramente copiato l'estratto dalla DGR 14106/2003 della Lombardia, per altro adattando alla sua esigenza sui progetti quello che la DGR spiega a proposito dei piani!, neppure accorgendosi che lasciava la parola "piani" alcune volte nel testo. Significativo oltremodo che alla fine dei 5 punti il proponente abbia deciso di omettere la frase "Lo studio dovrà essere connotato da un elevato livello qualitativo dal punto di vista scientifico".

Imperizia nel copia-incolla dei testi e opportune omissioni, aumentano nella scrivente associazione la percezione dell'inconsistenza qualitativa sotto l'aspetto ambientale-naturalistico.

Come si evince chiaramente, quanto richiesto dalle norme vigenti è decisamente un'informazione molto dettagliata e vasta; come già ricordato in vari passaggi, per non incorrere in procedure di infrazione, le analisi vanno svolte e correlate in maniera multidisciplinare sia per ciò che avviene dentro un sito facente



for a living planet®



parte della rete Natura 2000, sia per quanto ricadente esternamente ad esso, qualora possa avere incidenza "su" di esso (non dentro di esso) [³⁹].

L'esempio riportato al § 2.1.2 sull'ambito fluviale (ivi considerando anche quanto scritto nella **Nota 38**) è certamente il più semplice e assimilabile anche ai meno esperti; tuttavia il concetto verrà ripreso con altri esempi, dimostrando che ben poco è stato prodotto dal Proponente che possa rispondere ai numerosissimi quesiti che sorgono spontanei di fronte ad un'opera così mastodontica e diffusa sia in senso temporale (come cantieristica e durata di vita), sia spaziale (da Venezia a Trieste).

Occorre viepiù precisare che nei quattro SIA le parti relative a Natura 2000, pur diversificandosi nella descrizione degli ambienti interessati dalla parte di progetto di competenza, risultano tutte simili e ripetitive per quanto riguarda la rassicurazione sulla non incidenza significativa degli impatti su siti e su loro diverse componenti. Tant'è che le analisi di incidenza si fermano tutte alla fase di screening (!), questo detto ovviamente con tutta l'accezione negativa del caso.

Laddove si ammette l'impatto, questo viene poi minimizzato, rassicurando circa la sua reversibilità (nel caso di vegetazione) o non incidenza (nel caso di fauna). L'elencazione di misure di mitigazione e in alcuni casi, di compensazione, in caso di ammissione di incidenza negativa, secondo gli estensori delle analisi sono sempre più che sufficienti per ridimensionare qualunque impatto sia stato prima descritto.

Tutto questo non è credibile già a priori, non sta nel buon senso delle cose e non è ulteriormente credibile per quanto fino ad ora visto (mancata correlazione degli effetti multicriteria con riguardo alle analisi su Area di Influenza e Area Vasta). Tuttavia, poiché la redazione di osservazioni puntuali per ogni singolo SIA, seppur possibile, avrebbe richiesto effettivamente uno sforzo considerevole da parte del WWF Italia in un lasso di tempo molto ristretto, permesso dalle procedure normative (a fronte per esempio di tutto il tempo che il Proponente ha avuto a disposizione per la redazione dei documenti di progetto), senza neppure la certezza di poter conseguire un risultato definitivo (come visto mancano all'appello le analisi su un elevato numero di siti afferenti alla rete Natura 2000), si è ritenuto più produttivo, oltre che effettuare dei controlli a sistema, procedere tenendo come riferimento, appunto, l'Allegato G raccordando a campione lacune, carenze, omissioni, e contraddizioni.

La scelta del WWF è d'altra parte coerente con l'impostazione redazionale del Proponente per quanto riguarda la sistematicità degli SIA, che presentano giustamente la medesima cadenza redazionale: la ripetitività redazionale permette un certo controllo a sistema sul ripetersi degli argomenti ma la mancanza qualitativa dei contenuti non permette un controllo efficace dell'effettiva capacità delle Relazioni Ambientali di raggiungere i propri obiettivi, ossia di dimostrare la sostenibilità dell'opera.

³⁹ L'esempio più eclatante che riportano le Guide interpretativa e metodologica della Commissione Europea è quello relativo alla foce di un fiume tutelata come SIC con la previsione progettuale di una diga a monte, esternamente al SIC stesso.

La realizzazione di una diga a monte di un fiume avrà certamente ripercussioni a valle del punto di edificazione della stessa diga (diminuita portata idrica, alterazione chimico-fisica delle acque, ecc.) e con questo perfetto esempio la CE richiede che vengano valutati anche progetti e/o piani esterni ai siti protetti ma che possono avere incidenza su di essi.

Su questa estensione all'esterno dei siti protetti, la CE è stata chiara anche nell'utilizzo della terminologia ("sui" anziché "nei") e già in questa fase di progetto preliminare è possibile affermare senza timore di smentite che gli studi che supportano le valutazioni sulle incidenze dell'intera opera non hanno rispettato quanto richiesto. Le analisi sono di portata locale, sostanzialmente ma soprattutto funzionalmente *in situ*, e hanno escluso di verificare gli impatti degli interventi su siti più distanti, con una considerazione spaziale prudenziale di almeno 5 km in osservanza di habitat di interesse comunitario, habitat di specie e connessioni ecologiche e funzionali.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



WWF for a living planet®



2.1.3.1 Parte 1 dell'All. G del DPR 357/97 e smi

2.1.3.1.1 "alle tipologie delle azioni e/o opere"

1. Caratteristiche dei piani e progetti:

Le caratteristiche dei piani e progetti debbono essere descritte con riferimento, in particolare:

- *alle tipologie delle azioni e/o opere (...)*

Oltre a quanto già espresso precedentemente (si veda § 2.1.1) in merito alla mancata visione unitaria di tutta la linea AV/AC, va subito evidenziato che i vari SIA analizzati presentano sì due macroaree distinte di studio, riconducibili alle parti B, "Caratteri del territorio ed interferenze del progetto" e parti C, "Le ricadute della fase di cantiere sugli aspetti ambientali", ma questa suddivisione crea parecchia confusione nel comprendere come il progettista abbia organizzato i contenuti e ove siano ritrovabili le varie informazioni.

Seguendo il ragionamento del progettista ci si sarebbe aspettati che le due parti B e C avessero distinto il proprio ruolo, la prima come area descrittiva generale e la seconda come area analitica, anche per la componente Natura 2000: in realtà non è stato così perché le prime, congiuntamente alle caratteristiche territoriali, presentano anche gli impatti presunti per l'esercizio della linea ferroviaria, con le relative determinazioni di mitigazioni e conclusioni di interferenza. E Natura 2000 viene trattata solo nella parte B e non nella Parte C e la cosa ha francamente dell'incredibile!

Le parti C, come dice il titolo, si occupano in effetti degli impatti di cantiere: la logica per la quale si debba parlare prima delle interferenze di esercizio e poi di quelle di cantiere sinceramente sfugge ma quel che è più significativo sottolineare è che questo metodo di lavoro è assolutamente da rifiutare, in quanto raddoppia di fatto l'impegno di verifica e le informazioni da tener presente per i controlli sulla qualità documentale e aumenta in maniera esponenziale la non corretta considerazione ecosistemica dell'opera.

L'habitat o la specie di interesse comunitario (ma ovviamente anche il loro ecosistema e la relativa connettività ecologica) che viene presa in considerazione in analisi descrittiva, per le sue caratteristiche di stato o di popolazione e tenendo presenti le pressioni già in corso e quelle attese da piani/progetti coevi, occorre sia portata in trattazione con progressione logica; prima si analizzano gli impatti di cantiere, se ne verifica la sostenibilità, si studiano le più opportune misure di mitigazione e compensazione. E si completa la fase cantieristica, sia per l'impatto locale sia, eventualmente, di area vasta (interruzioni di connessioni ecologico-funzionali, alterazioni di habitat e di habitat di specie, ecc.).

La fase di esercizio verrà analizzata successivamente e in ragione della qualità attesa dalle misure di mitigazione a compensazione attivate durante in cantiere. Ulteriori misure potrebbero essere ancora necessarie per la fase di esercizio, per aumentare per esempio la connettività o per compensare la perdita definitiva di suolo, ossia di habitat elettivo o per compensare il disturbo sonoro e vibrazionale provocato dal passaggio dei convogli.

Con questo metodo di lavoro al centro dell'attenzione rimane sempre la peculiarità ambientale e naturalistica da tutelare e attorno ad essa si struttura l'indagine: con il metodo seguito dal Proponente, invece, di fatto al centro dell'attenzione rimane la linea ferroviaria, con i suoi due indefinibili periodi di esercizio e di cantiere. Questo non ha alcun senso, l'analisi ambientale dev'essere scritta a favore dell'ambiente, non a favore dell'opera: per quella necessità c'è già la relazione progettuale.

Detto questo per quello che è attinente specificatamente a Natura 2000, riassumendo occorre significare:



for a living planet®



- nelle parti B non sono presenti solo le descrizioni territoriali ma anche informazioni o accertamenti che dovrebbero fare parte della fase di descrizione degli impatti;
- nelle parti B non sono presenti informazioni circa le pressioni ambientali già in corso, di origine sia naturale sia antropica;
- nelle parti B l'analisi ambientale sulle componenti Natura 2000 si ferma alla prima fase della valutazione di incidenza, fase di "screening".
Ma c'è confusione o comunque si è tratti in inganno dalla presentazione dei capitoli. Quando presente specificatamente, la porzione di studio relativa a Natura 2000 è inserita nella parte B, come se fosse organica di quella parte, anziché mantenerla separata.
Poi nella parte C, relativa agli impatti di cantiere, Natura 2000 non è più sviluppata perché - lo si desume successivamente - il Proponente ha inteso completarla nella parte B. Per cui nella parte C, se ne deve dedurre, si parla esclusivamente degli impatti di cantiere a carico di ciò che non è Natura 2000: le mitigazioni e le compensazioni (opere a verde) ritrovabili nelle Relazioni Progettuali non è dato sapere se siano a favore della componente Natura 2000, della componente "non Natura 2000", di entrambe le componenti e, quale che sia l'opzione, perché;
- nelle parti C le analisi degli impatti di cantiere sono presenti in maniera non coerente o non approfondita rispetto ai tanti aspetti ambientali rappresentati nelle parti B⁴⁰].

Questo fissato come premessa, si osserva che per ogni singolo sito Natura 2000 direttamente o indirettamente interessato sia la descrizione delle caratteristiche delle opere sia la definizione degli impatti, sono state affrontate rimandando ad analisi progettuali e territoriali più generali (quelli contenuti nelle Parti B) dell'intera tratta della quale si occupava la Commessa: questa mancata e precisa contestualizzazione degli impatti diretti ed indiretti sul sito, visti i generici richiami, non è normativamente accettabile.

Il grande contesto progettuale di riferimento, inteso come imponenza di dati e documenti prodotti, si ritiene inoltre sia la ragione chiave, sito per sito, per far omettere al Proponente la descrizione precisa delle caratteristiche di cantiere e, quindi di impatto.

Forse si è ritenuto che le centinaia di documenti prodotti, attraverso la loro mole, potessero essere automaticamente dimostrazione di accurata progettazione. E così forse sarà per quanto riguarda gli aspetti ingegneristico-costruttivi. Differente è invece l'analisi degli impatti ambientali che nelle grandi opere - esperienza insegna - sono demandati solitamente a professionalità non coerentemente formate nella materia richiesta.

E' per questa ragione che le caratteristiche delle azioni (tipologia di cantiere, ampiezza, attività, durata, ecc.) e delle opere (quante pile in acqua, altezza, larghezza, basamenti, tipo di barriere protettive, eventuali ponti con cavi, illuminazioni, luce dei ponti, altezza dei viadotti - salvo pochi casi - altezza dal terreno dei rilevati, ecc.) devono essere ritrovabili con evidenza anche all'interno del comparto ambientale, o in chiaro per loro stesse o con precisi rimandi alle parti documentali ove esse siano disponibili. Non si può infatti pretendere che portatori di interessi o Autorità competente possano analizzare gli impatti progettuali, sito per sito, sulla base di descrizioni nel Quadro Progettuale generiche sotto l'aspetto ambientale e che dette descrizioni, persino omesse nel Quadro Ambientale, possano risultare sufficienti per rispondere alle richieste normative, appunto, di matrice ambientale.

Oltre a ciò nelle Relazioni Ambientali, ovvero nelle analisi di incidenza fasi di *screening*, non viene minimamente riportato un dato fondamentale che va esplicitato comunque in altri punti dell'Allegato G,

⁴⁰ Vista l'importanza di questo contesto operativo-redazionale, i medesimi concetti qui esposti con i quattro punti appena letti verranno ripetuti anche in apertura del successivo § 2.2.4, opportunamente adattati.



for a living planet®



ovvero l'utilizzo di risorse naturali (acqua, suolo in termini di consumo, occupazione temporanea e non, impermeabilizzazione, alterazione dei flussi idrici superficiali, sotterranei, ecc.).

Per quanto attiene alla specifica richiesta dell'Allegato G, trattata in questo capitolo, si ritiene la stessa non soddisfatta.

2.1.3.1.2 "alle dimensioni e/o ambito di riferimento"

- (...) alle dimensioni e/o ambito di riferimento (...)

Per questo aspetto in alcuni SIA vengono citate aree protette limitrofe, senza però ritornare con decisione al dato reale e inconfutabile di fondo, ovvero che l'opera attraversa ben 2 regioni per oltre 140 km di lunghezza, può interessare direttamente o indirettamente 28 aree di interesse comunitario (22 siti afferenti alla rete Natura 2000 e 6 IBA), 6 aree protette (Parchi e Riserve), oltre ad ulteriori siti di interesse più locale.

Anticipando alcuni dati che verranno meglio espressi nel § 2.1.3.2 e relativi sottocapitoli, in queste aree sono presenti (e quindi in linea di principio e fino ad analisi compiuta, potenzialmente contattabili) secondo quanto riportato sui Formulare Standard, rispettivamente riguardo all'avifauna oltre 250 specie che vanno variamente considerate a seconda delle richieste della Direttiva 79/409/CEE, art. 4 (per esempio ben 109 specie sono in Allegato I^[41]), e riguardo alle altre specie, e quindi all'Allegato II della Direttiva 92/43/CEE, 10 di mammiferi (7 sono chiroterri^[42]), 9 di anfibi e rettili (con 3 specie prioritarie), 16 di pesci (con 1 specie prioritaria), 13 di Invertebrati (con 2 specie prioritarie) e 11 di piante (2 specie prioritarie)^[43].

A questi numeri riguardanti le specie vanno aggiunti gli habitat: sono 34 quelli di interesse comunitario da indagare, di cui 18 sono prioritari^[44]. Naturalmente questi sono i dati generali, che andrebbero calati progressivamente sull'opera, sia come impatto diretto sia come impatto indiretto: un'operazione accurata di analisi d'impatto farebbe senza dubbio scendere i numeri (gli impatti sulle specie alate e sulla teriofauna, così come sulle specie che vivono dipendenti dagli ambienti umidi, probabilmente sono tali da non consentire una diminuzione considerevole delle entità contattate dall'intervento), ma non considerare dall'inizio i dati di partenza su Area di Influenza e/o su Area Vasta - o descrivere genericamente le caratteristiche degli habitat senza sapere effettivamente quale sia la loro posizione cartografica - è sinonimo di operazione parziale e pericolosa, cioè tutto tranne che un'analisi ecosistemica, dalla quale dovrebbe forzatamente emergere, come richiesto normativamente dalla materia (ecologia) ed esplicitamente dall'etologia (spostamenti delle specie), la complessa interrelazione tra ambienti (fiume, paludi, boschi, lande, prati, falde, corpi idrici superficiali, ecc.) e tra specie e habitat.

Come già visto nel § 2.1.1 non è corretto né accettabile che si riportino informazioni limitandosi alla sola visione localizzata, ma è necessario valutare l'intera opera con le sue infinite azioni, necessità, estensioni su tutto il sistema delle aree protette con un *buffer* (5 km) per l'Area Vasta - da estendere eventualmente per gli impatti di approvvigionamento e smaltimento materiali e per la movimentazione di uomini, macchinari e materiale -, adottando e adattando l'analisi ambientale alla complessa interazione tra specie e habitat, valenze ecologiche, comportamenti, diffusione, biologia, tolleranza, criteri istitutivi dei singoli siti anche non direttamente interessati, connessioni ecologiche, importanza dei siti a livello

⁴¹ Si veda meglio § 2.1.3.2.2.2.

⁴² Per dovere di elenco si ricorda anche due altre specie elettive di mammiferi, orso bruno e lince, segnati presenti nel SIC IT3340006 e nella ZPS IT3341002, la cui importanza non verrà trattata nelle presenti osservazioni in quanto il loro areale di distribuzione è da ricercarsi in area confinanti con la Slovenia, a considerevole distanza dagli impatti della nuova linea AV/AC.

⁴³ Si veda meglio § 2.1.3.2.2.3.

⁴⁴ Si veda meglio § 2.1.3.2.2.1.



WWF® for a living planet®



nazionale ed europeo per le singole specie, vulnerabilità, legame e dipendenza con le risorse naturali, in primis l'acqua.

Questa qualità di analisi non è stata riscontrata nel materiale documentale analizzato; ovviamente tale analisi andava correlata agli altri punti dell'Allegato G, di cui si vedrà l'ottemperanza o meno da parte del Proponente, ma come *incipit* fondamentale per tale verifica, andava inquadrata l'intera opera nel modo corretto, come descritto.

Per quanto attiene alla specifica richiesta dell'Allegato G, trattata in questo capitolo, si ritiene la stessa non soddisfatta.

2.1.3.1.3 "alla complementarità con altri piani e/o progetti"

Il Redattore non interpreta il compito richiestogli dalla Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 3 in merito alla dizione "*Qualsiasi (...) progetto (...) congiuntamente ad altri piani e progetti, forma oggetto di una opportuna valutazione dell'incidenza*". Non si trattava in questo caso di analizzare i "progetti [strutturalmente] collegati", ma i progetti impattanti, se ve ne sono.

Per esteso si trattava di verificare:

- se in questo momento sussistano piani (anche pianificazione di settore) effettivamente proposti o in corso di elaborazione o di validazione e allo stesso modo progetti di opere e interventi, ricadenti nella medesima area oggetto di attenzione, ovvero se progetti di opere e interventi siano stati recentemente completati, i cui effetti continui possano provocare la necessità di misure di conservazione correttive o compensative, oppure misure per evitare il degrado gli habitat o la perturbazioni delle specie;
- se piani e progetti di opere e interventi con le condizioni di cui al punto precedente sussistano su area contigua ove l'azione oggetto di attenzione avrebbe effetto ovvero, circa la perimetrazione del/i sito/i Natura 2000 - relativamente al *campo di applicazione geografico* -, prendendo in considerazione anche sviluppi al di fuori del/i sito/i ma che possano avere incidenze significative su di esso/i.

La contemporaneità evidenziata dal legislatore comunitario è un concetto che necessita di estensione per essere compreso in tutte le sue sfaccettature e va perciò considerato con effetto retroattivo sulle progettazioni terminate. Infatti la *Guida all'interpretazione dell'art 6 della Direttiva "Habitat"* spiega chiaramente che nell'espressione "*congiuntamente ad altri piani o progetti*", "*i piani e progetti autorizzati in passato*"⁴⁵ (...) *dovrebbero essere inclusi nella disposizione degli effetti congiunti*" (§ 4.4.3).

Seppure per logico intendimento la Guida comunitaria si presti in questo passaggio ad una interpretazione temporale *recente*, in pratica a livello di pressione ambientale se gli effetti sono ancora attivi oggi è ininfluente se detta pressione sia cagionata da una realizzazione recente o da una realizzazione più antica.

L'analisi "congiunta" va perciò estesa sia spazialmente (*in situ* e fuori *situ*) sia temporalmente (pianificazioni/progettazioni coeve e in previsione + attività antropiche del recente passato + attività antropiche consolidate nel tempo + analisi degli effetti negativi provenienti da fenomeni naturali). Il tutto è molto logico in campo di analisi ecosistemica e, tra l'altro, lega con altrettanta logica con i "*Fenomeni e*

⁴⁵ I "piani o progetti autorizzati in passato" sono quindi, per esempio, attività autorizzate che generano pressioni ambientali. Infatti nella *Guida metodologica alle disposizioni dell'articolo 6* è espressamente citato (§ 3.1.3) che tra le attività da espletare bisogna identificare "(...) tutte le altre fonti nell'ambiente circostante ed eventuali altri effetti che possono derivare da altri progetti/piani proposti".



for a living planet®



attività nel sito” e con i “Fenomeni e attività nell’area circostante il sito”, di cui al § 6.1 dei Formulari Standard dei vari SIC/ZPS direttamente e indirettamente coinvolti dall’opera, che il Redattore non ha controllato, neppure per verifica.

Negli SIA non viene disposta in maniera organica la rappresentazione di quali indagini si siano condotte presso quali amministrazioni per la ricerca della situazione progettuale, locale e su area vasta; per i vari siti Natura 2000 impattati non è reso disponibile alcun elenco e relativa analisi riguardante eventuali altri piani/programmi e/o progetti/interventi che potrebbero essere in questo momento gravanti sui siti della rete Natura 2000, o che potrebbero essere previsti o, ancora, che siano stati recentemente completati, i cui effetti continui possano provocare la necessità di misure di conservazione correttive o compensative, oppure misure per evitare il degrado gli habitat o la perturbazioni delle specie^[46].

La mancanza di questo *screening* mirato sull’impatto della pianificazione/progettazione *passata, presente e futura* è particolarmente grave in quanto non fornisce all’Autorità competente una porzione degli impatti sul territorio a carico di habitat e specie che è obbligatoriamente da considerare e che, vista l’ampiezza del progetto in esame, è oggi senza alcun dubbio *decisamente consistente* (basti osservare la quantità di attività e fenomeni in corso elencati nei Formulari Standard per convincersene).

L’effetto cumulativo di impatti negativi e di impatti negativi significativi andava perciò tenuto in considerazione, analizzando gli impatti sia certi sia probabili, in ottemperanza ai principi di prevenzione e di precauzione, che mirano a ridurre il rischio alla fonte.

Nell’ottica della riduzione del rischio e della messa in campo di un adeguato margine di sicurezza sugli effetti negativi sull’ambiente e sulla biodiversità della linea AV/AC Venezia-Trieste, in fase sia di cantiere che di esercizio (contrariamente alla sistematica azione di riduzione/minimalizzazione degli impatti contenuta nei vari SIA), andava inquadrata l’opera anche in ragione della generale perdita di biodiversità in corso a livello nazionale e globale, che è denunciata regolarmente dal WWF Italia ma è attestata soprattutto da Enti e Organismi prestigiosi e di riferimento. Occorre quindi prendere atto con coraggio della difficoltà e, purtroppo, spesso, dell’impreparazione in materia di pianificazioni e progettazioni (a tutti i vari livelli della vita pubblica del Paese) e occorre conseguentemente, a causa degli effetti spaziali e temporali di questa grande opera, assumere come propria la preoccupazione di lavorare con un attento monitoraggio sulle pianificazioni e progettazioni coeve (almeno quelle, seppur potrebbe essere non sufficiente solo questa considerazione), per meglio valutare gli effetti congiunti sul patrimonio ambientale toccato dall’intervento^[47].

A tutto questo bisogna ulteriormente aggiungere che gli SIA visionati non hanno tenuto in alcun conto i fattori di pressione già esistenti o eventuali alterazioni già avvenute - lecite o meno che siano state o che

⁴⁶ Quanto affermato è confermato dalla dichiarazione: “Si evidenzia che il progetto non è direttamente connesso alla gestione del sito [ci mancherebbe altro!, ndr] e che non vi siano altri progetti o interventi che possano dare effetti combinati al tracciato in esame”. RA345, pag. 185.

L’informazione in questo caso è puramente “auto-assicurante e auto-assolvente”, giacché non sono disponibili elementi per giudicarne la veridicità e l’affidabilità.

⁴⁷ Il concetto espresso, richiamato specificatamente nella normativa comunitaria e nazionale, è d’altra parte molto logico e segue la stessa impostazione di una procedura VIA, sulla non frammentazione in lotti di una certa opera.

Se ad esempio un’Amministrazione locale ha previsto un’opera che ricade come impatto su un sito Natura 2000 interessato dalla linea AV/AC, la normativa comunitaria richiede che si tenga in considerazione il possibile sommarsi di impatti, non valutando separatamente i progetti, ma complessivamente.

Vicendevolmente i progettisti dovranno perciò esaminare la documentazione altrui, poiché è assolutamente ovvio che le opere e gli interventi si sommeranno nell’incidenza negativa e che gli impatti di due opere viste congiuntamente sono superiori agli impatti di due opere considerate singolarmente.

Progetto preliminare denominato “Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste”
Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



continuino ad essere -, di origine sia antropica sia naturale, tranne per brevi riferimenti a situazioni di possibile degrado già esistenti in prossimità del sito, senza però valutare la sommatoria di incidenza negativa con l'opera proposta.

In nessun documento esaminato è stato possibile trovare un'analisi coerente e a sistema delle pressioni in corso utilizzando le informazioni a disposizione nei Formulari Standard dei siti Natura 2000, volendo limitarsi solo a ciò che è noto al momento istitutivo del sito e agli aggiornamenti eventualmente succedutisi.

I Formulari Standard ai § 6.1 e § 6.2 contemplano le attività e i fenomeni in corso, nel sito e nell'area circostante, ivi comprendendo anche ciò che è magari in essere da parecchio tempo (si pensi ad esempio al turismo, alla pesca, alla caccia). La **Tabella 3** riepiloga questi fenomeni e attività.

Tabella 3 - Fenomeni e Attività in corso

Macro-tipologia del fenomeno	Descrizioni	Nr di tipi di fenomeni rilevati per macro-tipologia	Totali fenomeni rilevati	
			Nel sito	In area circostante
100	Agricoltura, Foreste	12	36	28
200	Pesca, caccia e raccolta	7	24	15
300	Attività mineraria ed estrattiva	2	3	3
400	Urbanizzazione, industrializzazione e attività similari	7	13	19
500	Trasporti e comunicazioni	7	22	28
600	Divertimento e turismo	6	11	7
700	Inquinamento e altre attività umane	5	17	6
800	Modifiche da parte dell'uomo delle condizioni idrauliche	7	14	9
900	Processi naturali (biotici e abiotici)	6	12	2
Totali		59	152	117

I totali della **Tabella 3** sono naturalmente solo un dato quantitativo e non qualitativo; tuttavia l'elevato numero di fenomeni rilevati già desta forte preoccupazione e a ciò si aggiunga comunque la verifica della validità delle informazioni dei Formulari, se non altro in considerazione del fatto che i loro aggiornamenti non risultano essere recentissimi⁴⁸.

Oltre a ciò va ancora aggiunto che su un totale massimo di informazioni che dovrebbero essere disponibili, per fenomeni e attività in sito e per fenomeni e attività in area circostante di 22 siti, per alcuni siti non vi sono riportate attività nel sito (SIC IT3240031, ZPS IT3240019) e per altri siti non vi sono riportate attività nell'area circostante (SIC IT3240029, SIC IT3240031, SIC IT3250044, ZPS IT3240019).

⁴⁸ I Formulari Standard esaminati dei 22 siti (in questo numero sono ovviamente escluse le IBA, che non hanno Formulario Standard) impattati direttamente e indirettamente dall'opera (comprendendo quindi il *buffer* a 5 km), presentano questi anni di compilazione/aggiornamento:

Anno	2006	2007	2008	2009	2010	2011	TOT
Nr. Formulari Standard	10	2	8	2	-	-	22

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



E' assai improbabile che in tutti questi casi attività e fenomeni siano realmente mancanti e quindi risulta ancora più evidente la responsabilità del Progettista di dover procedere ad un'indagine quali-quantitativa accurata in questo senso.

Il Redattore degli SIA sviluppa invece questa parte con parecchia approssimazione, utilizzando un linguaggio che richiama a volte la terminologia contenuta nei Formulare Natura 2000, ma senza approdare ad alcun ulteriore approfondimento^[49].

Un esempio. Quando viene riferito se vi sono aree agricole o forestali nei pressi o a ridosso dell'area interessata dal progetto, non viene specificato se le operazioni agricole e selvicolturali attuali abbiano già in qualche modo arrecato danno agli equilibri del sito, oppure viene genericamente descritto che l'ambiente (agricolo o forestale) è più o meno sostanzialmente alterato dall'azione dell'uomo o non è al suo stadio *climax*: si è quindi dato automaticamente per scontato che ciò che esiste sia consentito ovvero, in termini ecosistemici, sia sostenibile o che se non sia sostenibile sia così e basta, senza un approfondimento delle peculiarità che risultano degenerative per l'ecosistema.

Tra le 12 tipologie di attività rilevate all'interno della categoria "Agricoltura e foreste" (Cod. 100)^[50] chiaramente può essere insita dell'agricoltura intensiva, alterante habitat agricoli indispensabili per molte specie animali anche vulnerabili, o provocante inquinamento e accumulo di sostanze tossiche nella catena trofica con le ben note conseguenze sulla fauna (ma non solo). Allo stesso modo la gestione selvicolturale^[51] che intervenga con tagli colturali non rispettosi della biologia delle specie e quindi con ulteriore danno diretto e indiretto su alcune di esse, con alterazione degli equilibri, è un fenomeno in corso da considerare in quanto gravato da un rilevante indice di pressione.

Similmente si può dire per l'urbanizzazione, l'industrializzazione e attività simili (Cod. 400)^[52], che certamente non contribuiscono al mantenimento in buone condizioni di habitat e popolazioni di specie e altrettanto certamente, sommandosi alle opere previste, aumentano il loro valore di incidenza negativa.

Per quanto attiene alla specifica richiesta dell'Allegato G, trattata in questo capitolo, si ritiene la stessa non soddisfatta.

⁴⁹ Occorre ricordare che i compilatori dei Formulare Standard, per i fenomeni e le attività in corso, hanno a disposizione una prima griglia per identificare la portata di detti fenomeni e attività (influenza "A", "B" e "C"): già l'analisi critica a sistema di quei valori poteva aiutare sostanzialmente il Progettista.

⁵⁰ Per esempio: Cod. 100: Coltivazione; Cod. 102: Mietitura/sfascio; Cod. 110: Uso di pesticidi; Cod. 120: Fertilizzazione; Cod. 140: pascolo, ecc.

⁵¹ Per esempio: Cod. 151: Rimozione di siepi e boschetti; Cod. 165: Pulizia sottobosco; Cod. 167: Disboscamento senza reimpianto, ecc.

⁵² Per esempio: Cod. 400: Aree urbane, insediamenti umani; Cod. 401: Urbanizzazione continua; Cod. 402: Urbanizzazione discontinua; Cod. 410: Aree commerciali o industriali; Cod. 422: Discariche di rifiuti industriali, ecc.



for a living planet®



2.1.3.1.4 "all'uso delle risorse naturali"

- (...) all'uso delle risorse naturali (...)

Il controllo a sistema degli SIA ha fatto rilevare pesanti lacune anche per quanto riguarda questa richiesta dell'Allegato G.

2.1.3.1.4.1 Consumo risorse idriche

In merito all'utilizzo delle risorse idriche di cantiere, si è riscontrato che l'argomento è risultato totalmente assente nel suo sviluppo a carico di siti Natura 2000.

Alla descrizione delle caratteristiche del sito, degli habitat e delle specie non si fa seguire alcun cenno sull'utilizzo di questa importantissima risorsa in fase di cantiere, con specifiche sui prelievi necessari, ovvero da dove proverrebbe l'acqua per la costruzione dell'arteria ferroviaria, con quali quantità e per quali tempi.

Si postula naturalmente che si adotteranno tutte le misure necessarie per prevenire gli inquinamenti, gli sversamenti accidentali, ecc., ma nulla viene comunicato sul consumo di acqua. Infatti è decisamente troppo scarno, teorico e gravemente poco responsabile affermare - ove questo viene fatto - che verranno utilizzate condotte pubbliche, senza tenere in debito conto che un aggravio pesante di sfruttamento può determinare la necessità per le Pubbliche Amministrazioni di procedere all'incremento di prelievo, con conseguenti possibili abbassamenti delle falde o delle disponibilità degli invasi che, fenomeno ben noto in molte parti del Bel Paese, soffrono spessissimo già di sovrasfruttamento.

Neppure sono presenti approfondimenti per gli approvvigionamenti idrici immaginabili a carico dei corpi idrici superficiali, naturali o artificiali, quando questi siano contattati o avvicinati o nel raggio d'azione del progetto.

A questo si aggiunga il problema della salinizzazione delle falde, per il cui argomento le Relazioni Ambientali non soddisfano qualitativamente per la tutela dei siti nelle vicinanze dei litorali (si veda successivo § 2.2.1.2).

2.1.3.1.4.2 Materiale da costruzione

Altra risorsa della quale poco si sa se non per grandi numeri, è il consumo di suolo a carico dei siti Natura 2000 e non, inteso come materiale da costruzione: nello specifico Quadro di Riferimento dei SIA non vi sono disamine approfondite rispetto alla parte di impatto ambientale.

Alla stessa stregua della risorsa idrica sul complesso del sistema di cave necessarie, sia già in attività sia da individuare eventualmente *ex novo*, va verificato l'impatto di questi prelievi e l'eventuale maggior azione espansiva che una siffatta richiesta potrebbe innescare. Il ragionamento è valido sia che le cave siano presenti in siti Natura 2000, sia che esse siano ubicate all'esterno di tali siti ma inserite in contesti ambientali delicati (fiumi, torrenti, pareti rocciose, ecc.). In questo senso le informazioni date dal Proponente sull'approvvigionamento di inerti non forniscono indicazioni sull'incidenza delle aree di prelievo, già in attività o da espandere: le aree di prelievo non sono definite con certezza - rimandando il passaggio alla fase progettuale - ma sono solo ipotizzate e non è conosciuto se insistano o meno in siti Natura 2000.

Infatti, ad esempio, sorvolando sull'indubbio impatto locale provocato dall'estensione di cava la cui comprensione è ben ovvia, è noto e riconosciuto ulteriormente che il prelievo di materiale litoide dai fiumi comporta gravi danni anche a distanza (minore apporto detritico in mare, minore ripascimento costiero

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



naturale, maggiore erosione costiera, minore autodepurazione delle acque da inquinanti per minore scorrevolezza delle acque e maggiore ristagno, minore qualità delle acque, alterazione della composizione chimico-fisica delle stesse, ecc.).

Lo stesso può dirsi per le cave avviate in zone montagnose o collinari, ove la distruzione di ambienti di rupe, di pareti, di boschi, ecc. provoca la scomparsa o la riduzione di popolazioni di rapaci legati a tali habitat, in considerazione della perdita diretta di siti idonei per attività riproduttiva o trofica, per disturbo, per frammentazione di habitat. Dette azioni sono fuor di dubbio elementi di forte pressione e vanno listati nella conta degli effetti negativi possibili e probabili del progetto.

In ripresa di quanto già affermato in precedenza (si veda § 2.1.1) l'analisi dei prelievi di materiale inerte va perciò effettuata a sistema, anche se detto prelievo avviene esternamente a siti Natura 2000, ma con ripercussione sui siti Natura 2000 (calzante l'esempio già portato di lavori a monte di un fiume, con effetti negativi a valle dello stesso, di cui alla Nota 39).

2.1.3.1.4.3 Consumo e occupazione di suolo

Nelle sezioni di analisi ambientale gli SIA non spiegano le tipologie di cantiere, la necessità oggettiva di spazi e risorse, quindi quanto suolo (naturale o semi naturale) verrebbe ad essere occupato^[53] e per quanto tempo, con quali attività, se quelle più rumorose (p.e. frantumazioni) sarebbero o meno dislocate altrove o se sono previste *in situ*, se e quali ulteriori necessità cantieristiche si avrebbero e dove (uffici, box per la manodopera, aree di stoccaggio di materiale di scavo o di materiale da costruzione, ecc.). Allo stesso modo non viene esplicitato quali eventuali altri cantieri fuori dai siti e/o tra un sito e l'altro sarebbe necessari e di che genere sarebbero.

La redazione delle Relazioni Ambientali, come già detto, non è strutturata neppure con un aiuto esplicito alla ricerca di queste informazioni nelle Relazioni dei Quadri Progettuali che in ogni caso, andandole poi ad analizzare, sono da considerarsi ancora troppo generiche per poter lavorare adeguatamente sulla definizione degli impatti.

⁵³ Si pensi che il Proponente anziché esprimere una misura di superficie per l'occupazione di suolo della linea ferroviaria, esprime sempre unicamente una misura lineare rispetto ai vari chilometraggi.

Come aggravio, in maniera completamente fuorviante per l'espressione di un giudizio, accompagna poi l'estensione lineare di una certa occupazione territoriale in percentuale rispetto alla lunghezza della tratta (p.e. RA344, pag. 151), dato che non può avere alcun interesse per l'identificazione corretta degli impatti.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



Analogamente per la fase di esercizio dell'opera non si è spiegato quanta superficie totale verrebbe realmente occupata dalle opere *ex novo* o dalle trasformazioni di manufatti già esistenti: a causa di ciò non si conosce, insieme alla cantierizzazione (della quale si dovrebbe effettuare la rinaturalizzazione secondo quanto affermato negli SIA), quale superficie risulterà definitivamente impermeabilizzata⁵⁴ e come gli habitat verrebbero frammentati con le conseguenze ben immaginabili che ne deriverebbero, con ciò considerando anche falde sotterranee e zone umide.

Sulla superficie di cantiere impermeabilizzata (a conti fatti senz'altro ne risulterebbe un numero impressionante di ettari), l'acqua verrà trattenuta e smistata per essere depurata. Ammesso ma non concesso che detta depurazione possa avvenire, l'acqua verrebbe diffusa nuovamente nel territorio, ma con tempi decisamente diversi da quelli naturali con possibili micro- e macro-alterazioni. Ad esempio, specie vegetali che fioriscono e crescono grazie alla pioggia, si ritroverebbero alcuni giorni dopo l'evento naturale che ha permesso lo sviluppo vegetativo, con un *surplus* di acqua diffusa artatamente (e teoricamente depurata), magari in un giorno di gran sole caldo, con i ricettori (gli stomi, ma non solo) che non potrebbero più comprendere cosa stia accadendo, essendo essi in balia di due eventi diametralmente opposti. L'effetto già osservato sarà quindi l'avvio del processo di marcescenza, con morte dell'individuo.

In ogni caso, indipendentemente da come si riesca ad affrontare il problema esposto e da come si riesca a risolverlo (raccolta e redistribuzione dell'acqua meteorica e di lavaggio, durante la cantierizzazione), rimangono tutti da discutere gli effetti negativi significativi procurati dall'impermeabilizzazione (la tempistica dei cantieri non è conosciuta) relativamente agli eventi meteorici nel loro complesso.

2.1.3.1.4.4 Consumo e occupazione di spazio aereo: problemi di elettrocuzioni e collisioni di varia natura

Bisogna senza dubbio accennare all'occupazione di spazio aereo che avverrà a causa delle opere (ponti, viadotti, cavi tratti soprattutto per l'alimentazione ferroviaria, tre elettrodotti, ecc.), fondamentale per numerosissime specie e relative attività biologiche (migrazione, spostamento trofico, corteggiamento, fuga, volo territoriale, ecc.).

⁵⁴ Non è questa la sede opportuna per affrontare i numerosissimi problemi che le impermeabilizzazioni procurano, dall'alterazione del ciclo del Carbonio all'aumento delle temperature, dagli scompensi nelle falde alla frammentazione degli habitat e, ovviamente, alla perdita definitiva di substrato naturale produttivo (1 cm di humus, a seconda dell'ambiente di riferimento, può impiegare decine di anni per formarsi): tutti argomenti dibattuti da tempo nella comunità scientifica internazionale.

Si ricorda che l'Italia "consuma" suolo ad un ritmo impressionante (circa 250.000 ha/anno - Fonte: "WWF Italia, agosto 2009. 2009, l'anno del cemento. Dossier sul consumo del suolo in Italia"), in costante aumento e che le strutture di trasporto sono per questo grandemente implicate (soprattutto strade), per effetto diretto (superficie destinata allo scorrimento dei veicoli e per l'espletamento dei servizi) e per effetto indiretto (frammentazione del territorio e facilitazione all'insediamento di nuove urbanizzazioni nel tempo).

Le linee ferroviarie sono in generale da preferire alle strade per lo spostamento di persone e merci, ma questo è un altro argomento: il consumo di suolo è un dato oggettivo.

R. Barberis (ARPA Piemonte), in "Consumo di suolo e qualità dei suoli urbani", 2004 (contributo ad APAT), annotava: "L'aumento del trasporto su strada ha stimolato lo sviluppo di nuove infrastrutture di trasporto e, in particolare, ha incrementato la richiesta di territorio da utilizzare per queste nuove infrastrutture; negli anni '90 si è avuta nell'EU una perdita di 10 ha al giorno di suolo solamente per la costruzione di nuove autostrade".

Al link: <http://www.wwf.it/client/ricerca.aspx?root=21234&content=1> è disponibile un comunicato stampa con estratto dei dati salienti e drammatici dell'utilizzo del cemento e del consumo del suolo in Italia ed è altresì scaricabile il relativo dossier.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"

Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



Nel merito dei nuovi elettrodotti che sono in previsione come opere accessorie, come da RA344, da RA345 e da RA346, si segnala che nella prima e nella terza Relazione non è prevista alcuna mitigazione (!): l'elettrodotto di cui alla tratta Ronchi dei Legionari-Trieste insiste in una ZPS e non ha alcun senso citare le distanti lagune di Grado e di Marano (RA344, pag. 160), bensì dev'essere considerata secondo le peculiarità ornitologiche presenti nel sito protetto.

Si ritiene opportuno anticipare in questo punto una considerazione tecnica relativamente alla tratta Aeroporto Marco Polo-Portogruaro, per la quale è previsto un elettrodotto di servizio: il rischio per l'avifauna portato da quest'opera è molto più complesso, è quindi reale, di quanto il Progettista intenda far credere.

Per prima cosa occorre inquadrare la materia di indagine: *"elettrocuzione e collisione"*:

- **elettrocuzione**, ovvero fulminazione per contatto di elementi conduttori (fenomeno legato quasi esclusivamente alle linee elettriche a media tensione, MT);
- **collisione** in volo con i conduttori (fenomeno legato soprattutto a linee elettriche ad alta tensione, AT).

L'**elettrocuzione** si può produrre qualora un uccello tocchi contemporaneamente, con due o più parti del corpo, specie se bagnate, elementi elettrici che presentano fra loro una differenza di potenziale (es. due conduttori o un conduttore ed una struttura conducente di una linea MT; Nelson 1979b e 1980 in Penteriani 1998). La massima probabilità che questo avvenga si ha quando l'animale si posa su un palo di sostegno o parte da esso, quando effettua movimenti delle ali o del corpo oppure quando tale contatto si verifica attraverso l'espulsione degli escrementi (che negli uccelli sono sotto forma liquida). Sui rapaci si è visto che 12 milliampère di corrente provocano convulsioni, mentre 17-20 milliampère causano la morte (Nelson 1979a in Penteriani 1998). Con le linee ad alta tensione, vista la maggior distanza tra i conduttori, non può verificarsi la folgorazione per contatto (da Penteriani 1998).

Il problema della **collisione** interessa, invece, sia le linee MT che quelle AT ma per le prime si hanno pochi dati specifici. Essa avviene generalmente lontano dalle strutture di sostegno qualora l'uccello non s'accorga della presenza dei cavi sospesi.

Particolari *conformazioni geografiche* del paesaggio attorno all'elettrodotto possono accentuare questo problema (Penteriani 1998) ma anche le *condizioni atmosferiche* influenzano in modo considerevole l'impatto sull'avifauna degli elettrodotti: si è visto che la *direzione del vento* prevalente è un fattore molto importante così come la sua *intensità*. Come è ovvio immaginare, la *ridotta visibilità* può accentuare il rischio di morte per collisione e, in minor misura, per folgorazione. Nella bonifica del Mezzano (FE) numerose oche svernanti cadono vittime ogni anno, durante le giornate di nebbia, per collisione coi cavi di una linea AT (Boldreghini *et al.* 1988). *Pioggia e neve*, bagnando il piumaggio, possono aumentare il rischio di elettrocuzione specialmente se al riapparire del sole l'uccello spiega le ali per asciugarle (Penteriani 1998).

Le *dimensioni* di un uccello influiscono sia sulle sue capacità "acrobatiche" (utili, ad esempio, per evitare una collisione con un oggetto visto all'ultimo momento) sia sulla possibilità che esso tocchi contemporaneamente i conduttori elettrici (gli uccelli dall'apertura alare maggiore di 60 cm sono più esposti a tale rischio). Infine, ma non per questo meno importante, il *comportamento* tipico di una specie può renderla più o meno vulnerabile in presenza di linee elettriche. Si pensi, ad esempio, alla *quota* o alla *velocità di volo* tipiche di una certa specie e



for a living planet®



all'abitudine o meno d'essa di posarsi in cima a strutture appuntite per osservare i dintorni"
[⁵⁵].

La RA345, alle pag. 231÷233 relaziona in merito al rischio sulle componenti ornitologiche di cui al SIC/ZPS IT3250016: il parere del WWF è che il progettista abbia dato da svolgere il compito a professionista decisamente non preparato o che tutta la corta relazione sia stata volutamente indirizzata a sostenere un impatto contenuto.

L'inquadramento metodologico è inaccettabile per tre considerazioni su tre. Infatti, a pag. 231 si afferma: *"Come già anticipato nella trattazione della componente Vegetazione, Flora e Fauna, è assai difficile fare una stima predittiva di tipo quantitativo del fenomeno della mortalità della fauna ornitica, poiché non esistono dati pubblicati riguardanti gli spostamenti locali degli uccelli da un sito all'altro, per raggiungere i dormitori e le aree di approvvigionamento, né dei dati pregressi su tale impatto nell'area indagata; è evidente, comunque, che qualsiasi ipotesi sulle possibili interazioni degli individui con i cavi aerei sarebbe aleatoria vista l'imprevedibilità degli spostamenti ornitici e del fenomeno stesso della collisione"*.

Si obietta:

- 1) senza entrare nel merito delle pubblicazioni disponibili, qui non si tratta di quantificare il fenomeno ma di riconoscerne la pericolosità intrinseca: un ragionamento quantitativo è senza senso se non affiancato da un ragionamento di pari grado sulle consistenze numeriche delle popolazioni;
- 2) sulla disponibilità di dati locali, su impatti da elettrocuzioni e da collisioni, non si comprende a che vastità di area il Proponente si riferisca: è ovvio che proprio nell'area che interessa a lui, per l'angolazione e la distanza che interessa a lui di dati non ve ne siano, a partire dal fatto che non vi sono elettrodotti simili a quello di progetto;
- 3) le ipotesi di interazioni dell'avifauna sono tutt'altro che aleatorie, bensì più che reali e certificati da migliaia di morti ogni anno, anche in Italia.

Infine, certamente gli spostamenti ornitici sono imprevedibili, visti i tanti fattori che possono interagire tra loro - come prima spiegato nell'introduzione al problema -, che non hanno neppure sfiorato la considerazione del Redattore.

Si passa poi alla definizione della *"propensione al rischio"* delle varie specie elencate nel Formulario Standard del sito, senza neppure riflettere sul fatto che l'elenco disponibile non può essere considerato sufficiente, in quanto il Formulario Standard non è stato compilato nella parte relativa ai migratori abituali non di Allegato 1 della Direttiva 2009/147/CE: questa mancanza formale nel Formulario non solleva assolutamente il Proponente dal presentare un lavoro secondo le migliori conoscenze scientifiche disponibili^[56], ovvero le mancanze vanno indagate.

Come traccia generale sull'argomento viene citato il lavoro di V. Penteriani (V. PENTERIANI, 2000. *L'impatto delle linee elettriche sull'avifauna*, del WWF Delegazione Toscana) e tuttavia occorre considerare che, pur nella continua validità di quell'approfondimento, si sente oggi maggiormente l'esigenza di effettuare anche delle considerazioni più distinte tra gli argomenti elettrocuzione e collisione, nelle parti che differiscono^[57], tant'è che le misure di mitigazione dei problemi non sono univoche: il progettista non discerne la questione.

⁵⁵ Fonte: Istituto Delta Ecologia Applicata srl, 15.12.2006, Relazione Finale *"Miglioramento degli Habitat di uccelli e bonifica impianti elettrici. COD. LIFE00NAT/IT/7142, Azione F.3. - Monitoraggio dell'impatto delle linee elettriche sull'avifauna"*.

⁵⁶ Si veda al tal proposito la parte conclusiva del successivo **§ 2.1.3.2.3**.

⁵⁷ Si vedano le *"Linee Guida del Ministero dell'Ambiente per la mitigazione dell'impatto delle linee elettriche sull'avifauna"* (maggio 2008).



for a living planet®



Osservando ora gli indicatori utilizzati nella RA, si può facilmente affermare che uno solo di questi ha un effettivo senso, ossia le "dimensioni corporee", mentre gli altri tre o hanno poca valenza o sono utilizzati in maniera non accurata e quindi vengono ad essi assegnati dei punteggi non confacenti. Infatti:

- 1) per "Fenologia: schema attività", i punteggi dovrebbero essere opposti, ossia dovrebbe essere individuato il massimo rischio per le specie con attitudini notturne⁵⁸;
- 2) per "Spostamenti giornalieri", l'aggettivo "giornaliero" ha veramente poco senso (neanche che vi siano specie che si spostino una volta alla settimana alla ricerca di cibo), ma meno senso ancora ha l'ulteriore aggettivo, "ampi", ritrovabile per il punteggio 2, in quanto 800 metri di distanza tra l'elettrodotto e il confine del sito Natura 2000 sono veramente un'inezia.

E' incredibile che nella tabella di pag. 232 venga qui assegnato punteggio "0" alla Garzetta (*Egretta garzetta*) o alla Nitticora (*Nycticorax nycticorax*), che possono essere ovunque intorno al sito Natura 2000, sia per alimentazione giornaliera sia per riposo e che non hanno problemi a spostarsi anche per svariati chilometri.

- 3) Per "Comportamento predatorio" viene assegnato punteggio "2" ovviamente ai due unici predatori in elenco, ossia Albanella reale (*Circus cyaneus*) e Falco di palude (*Circus aeruginosus*) e ciò viene fatto unicamente in base alla riflessione che queste specie possano insistere molto più delle altre in zona, per via delle loro attitudini di volo durante la caccia o per la "propensione a utilizzare i pali e i cavi aerei come posatoi per avvistare prede" (pag. 233).

Questa categorizzazione per comportamento predatorio (che costituisce un quarto del punteggio finale) è una svalutazione pesante nei confronti di tutte le altre specie che possono compiere più spostamenti giornalieri e che ugualmente possono utilizzare i supporti artificiali come posatoi, soprattutto in ambito agricolo dove i sostegni naturali sono stati drasticamente ridotti dall'azione dell'uomo.

Il progettista, oltre a dimostrare impreparazione in materia, maggiormente aggrava la sua imperizia dichiarando che "Ad ogni specie viene attribuito un punteggio calcolato come sommatoria dei punteggi assegnati a ciascun indicatore, che corrisponde ad un livello di sensibilità della specie al rischio elettrico (Penteriani, 1998) (...)".

Innanzitutto Penteriani classifica il rischio, aumentandone la consistenza con valori da 1 a 4 e non da 0 a 2, da 3 a 5 (chissà poi perché non da 3 a 4), da 6 a 7 (avrebbe dovuto essere da 5 a 6) e 8 (chissà poi perché non da 7 a 8), come riportato a pag. 232.

Inoltre Penteriani:

- definisce la seconda classe di rischio con rischio "poco significativo" e non "non significativo": la differenza è abbastanza tangibile nell'ammettere o non ammettere il rischio;
- non assegna classi di rischio specie-specifico a Fraticello (*Sterna albifrons*), Martin pescatore (*Alcedo atthis*) e Averla piccola (*Lanius collurio*): il progettista non spiega se ha effettuato qualche raffronto in merito;

⁵⁸ Per esempio i rapaci notturni (*Strigidae*) possono incorrere in rischio "II" per elettrocuzione e anche in rischio "III" per collisione.

Le Linee Guida di cui alla Nota 57 precedente identificano i seguenti rischi:

- 0 = nessun rischio;
- I = rischio presente ma senza conseguenze a livello di popolazione;
- II = elevato rischio su scala regionale o locale;
- III = rischio linee elettriche quale maggiore causa di mortalità e minaccia di estinzione della specie su scala regionale o su più ampia scala

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



- assegna rischio "3" a Voltolino (*Porzana porzana*), Combattente (*Philomachus pugnax*), Gabbiano corallino (*Larus melanocephalus*), Mignattaio (*Plegadis falcinellus*), Tarabusino (*Ixobrychus minutus*), sgarza ciuffetto (*Ardeola ralloides*) e Schiribilla (*Porzana parva*);
- assegna rischio "4", il massimo rischio, a Garzetta (*Egretta garzetta*), Cicogna nera (*Ciconia nigra*), Nitticora (*Nycticorax nycticorax*), Tarabuso (*Botaurus stellaris*) e Airone rosso (*Ardea purpurea*).

Ciò significa che dei valori per 20 specie elencate in tabella dal redattore, ben 15 non corrispondono al testo di bibliografia preso come riferimento: se ne trae che le conclusioni di pag. 233, per cui non si configurerebbe un'incidenza negativa significativa, siano basate sul nulla!

Passando alle mitigazioni di progetto per le strutture aeree a favore l'avifauna (collisione con i conduttori ed elettrocuzione), la RA345, a pag. 161 rimanda agli accorgimenti di cui al capitoletto relativo (§ 6.2.5) presente nella RA del QRPr.le: si segnala che quanto riportato come mitigazioni (spirali in plastica e sfere di diversi colori) è ormai da considerarsi insufficiente alla luce degli approfondimenti che compongono le "Linee Guida del Ministero dell'Ambiente per la mitigazione dell'impatto delle linee elettriche sull'avifauna", che richiedono anche attenzioni costruttive, specificatamente alle derivazioni, ai sezionatori e ai capi-linea, applicando anche opportuni apparati elettrostatici studiati appositamente per questo genere di problemi.

Altri accorgimenti di forma per piloni e tralicci sono altresì da considerare, soprattutto per armamenti sospesi e mensole⁵⁹; i cavi tratti è bene che siano isolati tra loro ed arrotolati ad elica attorno ad una fune portante, tipo Elicord. Va sempre ricordato poi che i pali e i tralicci, unitamente ai cavi tratti, contribuiscono all'occupazione di spazio aereo e sono un potenziale elemento di collisione in occasione di planate o volo cieco in condizioni di rara o nulla visibilità.

Ovviamente elementi molto intrusivi nello spazio aereo sono le costruzioni, come ponti e viadotti, ma questo non sembra essere un problema per il progettista; infatti si dichiara nella RA345, a pag. 210: "La continuità ecologica è preservata comunque in corrispondenza dei tratti in viadotto che costituiscono dei varchi ambientali sulle grandi infrastrutture".

A parte che non si comprende in base a quali affermazioni scientifiche o riferimenti a buone pratiche sia possibile sostenere una tale affermazione, il problema qui è o indirizzare gli animali verso quei varchi (la qual cosa non si commenta per l'ovvia ridicolaggine) o costruire i viadotti proprio sui corridoi ecologico-funzionali, allorquando in ogni caso il danno sarebbe sempre maggiore del guadagno. E se questo secondo caso è quello di specie, occorre allora almeno approfondire maggiormente questi presunti varchi quali specie favorirebbero e quali allontanerebbero.

Per soprammercato in altre parti (RA345, pag. 208) si viene rassicurati sull'avifauna, in quanto "(...) i naturali spostamenti delle specie ornitiche sensibili presenti lungo il fiume Sile si presume non siano compromessi considerata l'attitudine degli uccelli ad oltrepassare le barriere".

Il mantenimento della buona connettività territoriale (terrestre ed aerea) è materiale quanto mai complicato; i sottopassi - bene quando ci sono - spesso non funzionano e quando sono agibili servono solo alcune specie; si dissente invece con decisione dalle affermazioni circa le presunte propensioni o possibilità dell'ornitofauna di saper o poter schivare certe opere: tali informazioni sono prive di qualsivoglia veridicità scientifica, avulse dalla realtà e dimostrano la non conoscenza del mondo animale⁶⁰.

⁵⁹ In questa direzione occorrerà quindi verificare l'ottemperanza delle forme e delle tipologie delle teste dei sostegni che vengono rappresentati nella RA345 e nella RA346, § 10, "Campi elettromagnetici".

⁶⁰ Si vedano anche successivi § 2.1.3.1.6.2 e § 2.1.3.2.3, sesto esempio.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AVIAC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet[®]



Per quanto attiene alla specifica richiesta dell'Allegato G, trattata in questo capitolo, si ritiene la stessa non soddisfatta.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



WWF for a living planet®



2.1.3.1.5 "alla produzione di rifiuti"

- (...) alla produzione di rifiuti (...)

Questo punto dell'Allegato G risulta parzialmente ricompreso o accennato nella parte di analisi ambientale dei SIA visionati, anche se si rileva uno scarso approfondimento di tutto ciò che potrebbe essere prodotto come rifiuto da cantieri, dalle complesse lavorazioni viste le previsioni, comprendendo le acque utilizzate per le notevoli loro attività.

Ci si basa sulla rassicurazione che tutto ciò che verrebbe prodotto sarebbe indirizzato a siti di deposito autorizzati: mentre non si dubita che queste siano effettivamente le intenzioni del Proponente, si obietta che il risparmio economico che solitamente governa determinate realizzazioni, unitamente ad una generale mancanza di precise indicazioni in fase progettuale, possano essere pericolose condizioni e/o motivazioni da tenere in alta considerazione e da indagare, come spesso si è osservato in occasione di grandi opere.

Mancando dettagli approfonditi e informazioni sulla tipologia dei cantieri e relative azioni, risulta difficile comprendere se tale analisi possa essere veramente esaustiva e rassicurare e, in base al principio di precauzione, si conclude che per quanto attiene alla specifica richiesta dell'Allegato G, trattata in questo capitolo, si ritiene la stessa non soddisfatta.



WWF® for a living planet®



2.1.3.1.6 "all'inquinamento e disturbi ambientali"

- (...) all'inquinamento e disturbi ambientali (...)

2.1.3.1.6.1 Inquinamenti

La mancanza di informazioni di maggior dettaglio in merito alla tipologia dei cantieri e alla gestione dell'opera in fase di esercizio, non si ritiene possa essere accettata in merito al problema della raccolta delle acque di cantiere, sulla quale il Proponente si esprime sostanzialmente con generiche rassicurazioni.

Si prevede che dette acque vengano raccolte dalle superfici di lavoro, avviate ad opportuna depurazione^[61] e che siano previsti accorgimenti per evitare fenomeni di inquinamento. In modo simile a quanto espresso nel precedente § 2.1.3.1.5, le semplici raccomandazioni e indicazioni della teoria mal si adeguano nei fatti alla tendenza al risparmio e alla conseguente approssimazione che ne deriva.

La depurazione ha certamente un costo rilevante (i cantieri da aprire sono numerosissimi e l'estensione dell'opera si sviluppa su decine e decine di chilometri) e in mancanza di un piano finanziario dettagliato e concreto, nonché postumo alla gara d'appalto (per la quale vince chi ribassa di più, con buona pace delle oneste intenzioni e raccomandazioni/prescrizioni di progetto), si dubita fortemente che i descritti propositi possano essere attuati.

2.1.3.1.6.2 Disturbi ambientali

Si è notata la volontà di fatto di non affrontare i disturbi ambientali di cantiere e di esercizio, né a sistema né a livello locale, in termini di impatto naturalistico.

Sia per il comparto rumore che per le vibrazioni il Proponente non approfondisce nel dettaglio la questione, rimanendo per lo più su espressioni generiche di rassicurazione (rumore) o supposizioni di possibili interferenze (vibrazioni, per esempio a danno di *Proteus anguinus*, nel Carso^[62]), salvo poi abbandonare il discorso per mancanza di dati o esperienze.

In generale il Proponente assicura costantemente che le emissioni rientreranno nei parametri stabiliti e che gli interventi di mitigazione previsti abbasserebbero di molto questo genere di inquinamenti e disturbi, facendoli scomparire già a poche decine di metri dal tracciato. In alcuni casi vengono inserite frasi tutt'altro che rassicuranti, che si offrono alla più ampia interpretazione^[63].

⁶¹ Non così nella RA345, pag.445 e RA346, pag. 410. Si vedano anche matrici verdi riepilogative, rispettivamente § 2.2.6.3 e § 2.2.6.4, riga "Impatti di cantiere tratta ferroviaria".

⁶² Un breve approfondimento è disponibile più avanti, al § 2.1.3.2.3, quarto esempio.

⁶³ "Per quanto riguarda i criteri di mitigazione, gli interventi sono stati progettati per abbattere i livelli eccedenti i limiti normativi quanto più possibile, compatibilmente con le soluzioni progettuali attualmente esistenti per le barriere antirumore e considerando il miglior rapporto costi/benefici non solo da un punto di vista prettamente economico, ma anche per quanto riguarda l'inserimento ambientale dell'opera; in base a ciò si è stabilito, in linea generale, di non prevedere barriere antirumore per mitigare ricettori isolati, delegando il contenimento dei livelli sonori ai soli interventi diretti con infissi silenti, ai quali, peraltro, si è ricorsi anche nel caso in cui le barriere antirumore non fossero, da sole, sufficienti a garantire il rispetto dei limiti normativi". RA345, § 8.2.5, pag. 240.

Queste incertezze vengono tuttavia abbandonate con decisione in fase di determinazione poco più avanti: "In conclusione l'analisi dei risultati evidenzia che, ponendo in essere il sistema di mitigazioni acustiche progettato composto da barriere antirumore bidimensionali e da infissi fonoisolanti, può essere raggiunto un perfetto allineamento con la domanda di protezione richiesta dal sistema insediativo esposto al rumore ferroviario e il rispetto dei limiti normativi". RA345, § 8.7, pag. 250.



for a living planet®



Anche per la cantieristica le soluzioni di isolamento, barriere foniche, ecc. farebbero rientrare le emissioni di Decibel all'interno delle norme di legge, sempre tenendo conto che i recettori sensibili considerati sono stati individuati unicamente di natura antropica (luoghi di varia natura e importanza, edifici pubblici e privati).

E' il caso allora solo di evidenziare che il mondo degli animali (ma anche delle piante) non si regola con i rumori in base alle norme vigenti che indicano i Decibel di tolleranza per l'orecchio umano e che le definizioni di detti Decibel per le aree naturali protette, per il giorno o per la notte, non si comprende in base a quale parametri e criteri scientifici siano stati stabiliti, se per non disturbare le specie non umane o per non disturbare l'essere umano nell'ambiente più naturale.

E' noto che moltissime specie animali possiedono apparati uditivi estremamente sensibili, migliaia, decine di migliaia di volte più sensibili di quello umano: basti pensare alla capacità uditiva dei rapaci notturni che sentono le prede più che vederle, e così è per molti insetti e per i mammiferi.

Per quanto esista naturalmente una capacità adattativa delle specie verso il mutare delle condizioni ambientali, le rassicurazioni sul contenimento dei Decibel possono perciò soddisfare solo coloro che non conoscono il mondo animale e, per quanto riguarda la scrivente associazione, non rassicurano in alcun modo, anche in unione con altre affermazioni che sono ben lontane da poggiare su una riconosciuta e ampia base scientifica.

In fase di esercizio, soprattutto laddove la linea ferroviaria è previsto si inserisca in aree già marcatamente condizionate dalla presenza umana (contesti urbanizzati o agricoli intensivi), si viene in pratica rassicurati sul fatto che **già esistendo uno o più motivi di degrado della componente ambientale, la nuova linea AV/AC, inserendosi in questo contesto alterato, non provocherebbe effettivi ulteriori danni**, sottintendendo che le specie non possono nel tempo che essersi già abituate allo stato di pressione.

Seppur questo possa essere vero per alcune specie animali (in genere quelle più facilmente adattabili all'uomo e quindi ubiquitarie, meno vulnerabili e meno minacciate), questo non può essere assunto a paradigma per tutte le specie. Infatti, ad esempio, le specie migratrici (molti uccelli, ma anche insetti) seguono rotte che non tengono conto dell'esistenza o meno di infrastrutture antropiche (dalle città, alle strade, agli elementi strutturali più o meno isolati): esse vanno in accordo all'azione dei venti e le strade o le autostrade, per esempio, possono diventare fatali per molte di loro.

Da questo ragionamento si deduce che l'installazione di strutture fisse non può che significare un ulteriore impoverimento della biodiversità, in quanto andrà a favorire le specie sinantropiche, con maggiore allontanamento di quelle vulnerabili.

Le strutture lineari, e particolarmente quelle aeree, sono un costante pericolo in quanto **rappresentano un rischio di collisione mortale** per le specie migratorie o anche solo stanziali o svernanti, che per vari motivi (stress fisico, insufficiente capacità di resistenza a venti forti, tempeste, indebolimento dovuto a condizioni meteorologiche avverse, ecc.) non riescono ad elevarsi in quota rispetto all'ostacolo (sia linea su rilevati che ponti, viadotti, inclusi eventuali cavi, illuminazione, barriere protettive, ecc.).



for a living planet®



2.1.3.1.6.3 Inquinamento luminoso

Un aspetto progettuale completamente assente negli SIA è quello dell'**illuminazione**, sia dei cantieri che dell'opera in fase di esercizio⁶⁴. Eppure l'illuminazione ha un impatto devastante sulla fauna tutta:

- altera il ciclo biologico dei pesci;
- provoca impatto diretto (collisione) e indiretto (dispersione per distorsione ottica) sugli uccelli e gli insetti;
- provoca il mutamento delle abitudini dei predatori, favorendo specie invasive diurne aiutate appunto dalla luce artificiale, a scapito di prede non in grado di prevedere tale mutamento o di adattarsi, con conseguenze devastanti per le popolazioni di quest'ultime che rischiano di scomparire dal sito;
- provoca di conseguenza anche alterazione della catena trofica e alterazione della biomassa disponibile per le specie animali presenti nelle diverse fasi del ciclo biologico.

Questo aspetto di elevatissimo impatto ambientale su moltissime componenti faunistiche (oltre a influire negativamente sul fototropismo degli organismi vegetali) non riceve alcuna attenzione da parte del Proponente, seppure si tratti di una componente tecnica obbligatoria.

L'inquinamento luminoso provocato dal cantiere e dall'esercizio dell'opera andrà verificato congiuntamente ad altre illuminazioni eventualmente già presenti, in modo da considerare come l'insieme influisca sulle componenti viventi.

Per quanto attiene alla specifica richiesta dell'Allegato G, trattata in questo capitolo, si ritiene la stessa non soddisfatta.

⁶⁴ Nella fase di cantierizzazione, a quanto dichiarato nelle Relazioni Progettuali e solo ove queste informazioni sono disponibili, sembra doversi intendere che non siano previsti i turni di lavoro notturni, cosa della quale ci si permette di dubitare fortemente, soprattutto a fronte di prevedibili decine di mesi di lavoro in ogni stagione: a parere del WWF l'uso dell'illuminazione artificiale sarà in questo progetto una componente rilevante.

Non è raro poi, a lavori iniziati e in ritardo con la consegna, ritrovare cantieri che aumentino sostanzialmente l'attività per rispettare i tempi, attivando appunto anche i turni notturni, magari inizialmente non previsti o previsti in forma ridotta. E' palese che in casi come questi i disturbi provocati dalle illuminazioni non verrebbero minimamente considerati.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



WWF® for a living planet®



2.1.3.1.7 "al rischio di incidenti per quanto riguarda le sostanze e le tecnologie utilizzate"

- (...) al rischio di incidenti per quanto riguarda le sostanze e le tecnologie utilizzate (...)

Poiché molto poco è stato adeguatamente contestualizzato nell'analisi di incidenza sugli aspetti tecnici del progetto, è possibile solo annotare in questo frangente come venga affermato ripetutamente nei singoli SIA che si prenderanno tutti gli accorgimenti necessari per scongiurare eventuali inquinamenti e/o pericoli/sversamenti/incidenti sui siti protetti, in particolare a riguardo di suolo e corsi d'acqua superficiali.

Si ritiene che vi possa essere certamente la buona volontà così come espressa, ma altrettanto certamente vi è una carenza di informazioni che possano far conoscere realmente il rischio che cantieristica ed esercizio possono esercitare sull'ambiente.

Tale rischio aumenta certamente con l'aumentare delle attività che si svolgono presso il cantiere e dei mezzi che in esso si recano per le innumerevoli azioni previste (ma non descritte). La stessa parola "incidente" indica che si sta ipotizzando un evento che può comunque accadere, al di là di ogni buona intenzione preventiva.

Per esempio non si conosce se saranno presenti nei cantieri sostanze altamente tossiche, di breve o lungo effetto, e come si possa, ad incidente accaduto, attivarsi con solerzia per mitigare e compensare il danno prodotto.

Per quanto attiene alla specifica richiesta dell'Allegato G, trattata in questo capitolo, si ritiene la stessa non soddisfatta.

2.1.3.1.8 Parte 1 dell'Al. G del DPR 357/97 e smf: conclusioni

Quanto esposto nel § 2.1.3.1 e relativi sottocapitoli, riaccordato puntualmente alle richieste dell'Allegato G del DPR 357/97 e smi, indica chiaramente le mancanze progettuali e, conseguentemente, la non ottemperanza relativamente alla normativa nazionale e alla sopraordinata normativa comunitaria.



for a living planet®



2.1.3.2 Parte 2 dell'Allegato G del DPR 357/97 e smi

Ad ulteriore supporto della non adeguatezza degli approfondimenti ambientali e naturalistici già esaminati, con la carenza di informazioni che permea tutta la documentazione prodotta al fine di rispondere alle richieste della Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 3 ma che negli effetti pratici e sotto gli aspetti tecnico-scientifici non può definirsi tale, è opportuno affrontare anche la seconda parte dell'Allegato G, dove la stessa definizione "Area vasta di influenza" sta a dimostrare che la frammentazione degli studi su singoli siti e singole porzioni di opera e senza per altro alcuna connessione gli uni con gli altri e senza l'approccio ecosistemico fattivo di aree *buffer* prudenziali come indicato dal WWF Italia a 2 e, meglio, a 5 km - ivi aggiungendo anche un'area *buffer* di 1 chilometro indicata dal Proponente sulle cartografie ma di fatto di alcuna significatività specifica all'interno dei contenuti di analisi -, è esattamente il contrario di ciò che richiede l'Unione Europea (e che l'Italia, è bene rammentarlo, ha ratificato con leggi proprie), quando i siti della rete Natura 2000 sono interessati direttamente e/o indirettamente da progetti o interventi di questa portata.

La seconda parte dell'Allegato G richiede infatti:

2. Area vasta di influenza dei piani e progetti - interferenze con il sistema ambientale:

Le interferenze di piani e progetti debbono essere descritte con riferimento al sistema ambientale considerando:

- componenti abiotiche
- componenti biotiche
- connessioni ecologiche

Le interferenze debbono tener conto della qualità, della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona e della capacità di carico dell'ambiente naturale, con riferimento minimo alla cartografia del progetto CORINE LAND COVER.



for a living planet®



2.1.3.2.1 "componenti abiotiche"

Sulle componenti abiotiche sono già state fornite delle considerazioni, certamente non esaustive degli argomenti ma senza dubbio di profondo indirizzo, soprattutto sulle risorse acqua e suolo, entrambe omesse in termini sia di quantità e durata di consumo, sia di provenienza, con mancanza delle definizioni degli impatti diretti ed indiretti (con questo riferendosi anche agli eventuali impatti in altri siti Natura 2000 e al di fuori di siti Natura 2000, ma con effetti sui siti stessi), anche se per entrambe le risorse questi dati devono essere prevedibili e analizzabili a sistema.

Negli SIA sono presenti le macro-descrizioni di inquadramento territoriale, anche dal punto di vista morfologico e idrogeologico, e descrizioni ambientali locali più puntuali dei siti Natura 2000 interessati e, oltre ovviamente agli impatti su suolo e sottosuolo, preoccupano gli approfondimenti in merito all'interferenza delle azioni e delle opere con le definizioni delle eventuali falde acquifere presenti e come le stesse, qualora vengano intercettate sia in fase di cantiere che di esercizio (per esempio sversamento acque meteoriche di dilavamento dalle massicciate), possano subire effetti negativi che potrebbero ripercuotersi non solo sul sito protetto (impatti su habitat di interesse comunitario e su habitat di specie) ma anche in Area di Influenza e oltre (in alcuni casi si tratta peraltro di siti che hanno nell'acqua la loro componente di base: fiumi, torrenti, ruscelli, zone umide, boschi umidi).

Il **primo esempio** va naturalmente dedicato alla componente carsica, per la quale si può riprendere senz'altro il Parere negativo del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Dipartimento per i Beni Culturali e Paesaggistici, del 18.04.2005, prot. 07.08.407/3820/2005, specificatamente emanato per la tratta Ronchi dei Legionari-Trieste.

La Commissione speciale VIA sul progetto 2003 dichiarò tra l'altro che: "(...) la realizzazione di gallerie profonde nelle formazioni carsiche pone l'attenzione sulla tutela delle risorse idriche sotterranee ed inoltre non fornisce garanzie, sia sulla fattibilità effettiva dell'operazione, sia sui rischi anche in fase di esercizio, che sulla indeterminazione dell'onere economico".

Nell'insieme il WWF ritiene i contenuti del citato parere sostanzialmente validi, così come il richiamo alle necessarie e accurate prospezioni geofisiche preliminari.

Come si affronterà più specificatamente nel § 2.3 e relativi sottocapitoli, sul carsismo permangono fortissime incertezze e non conoscenze da parte del Proponente, sia sulla componente in quanto tale, sia conseguentemente su habitat ed ecosistemi.

In questa direzione preoccupa particolarmente che la disposizione intenzionale della documentazione progettuale (RA 344, pag. 396) sia marcatamente di adattare il fenomeno carsico alla linea ferroviaria e non il contrario, se in qualche modo questo possa mai essere possibile.

Il progettista procede in un ambito di estrema delicatezza lasciando volutamente spazi di ampia incertezza (a pag. 396 le cavità carsiche sono considerate ancora "eventuali" lungo il tracciato) e riservandosi margini di manovra futuri (pag. 397), a progetto preliminare approvato: "Per il superamento delle cavità carsiche riscontrate lungo il percorso si prevedono in questa fase progettuale alcune modalità di intervento intese come indicative e non esaustive di alcuni casi che si potrebbero verificare, che dovranno essere comunque tarate a valle di ulteriori verifiche da effettuarsi nelle successive fasi progettuali".

Ciò significa che nonostante la certezza dell'impatto con cavità carsiche, le modalità operative del progetto preliminare non sono esaustive e non riguardano tutti i casi (quali siano i casi inclusi e quali saranno gli "altri casi" qui esclusi, non è dato sapere). E comunque queste misure potranno essere riviste nella sostanza anche in futuro, *post* ulteriori verifiche che non sono conosciute né nella modalità né nella temporalità, che saranno a carico delle successive fasi progettuali, che non essendo definite lasciano aperto

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



il dubbio se mai lo verranno o se i problemi strutturali non saranno magari direttamente affrontati in cantiere, attraverso i sondaggi e i sistemi di avanzamento previsti, che hanno certamente l'onere di garantire la sicurezza dell'opera e delle maestranze, ma altrettanto sicuramente non si occuperanno della salvaguardia delle cavità.

Anche nella parte specifica di analisi del suolo (RA344, § 3) relativamente agli impatti con il sottosuolo (pag. 51), la Relazione non dice nulla, anzi sminuisce totalmente l'evidenza:

"L'esercizio dell'opera ferroviaria non determina forme di impatto per la componente suolo e sottosuolo [ma com'è possibile un'affermazione del genere, con decine di chilometri di tratta in galleria, anche carsica?], se non quella legata a rischi potenziali in caso di incidenti rilevanti [qui non è in discussione il rischio di incidenti rilevanti, bensì il danneggiamento della componente sottosuolo].

Tutte le problematiche connesse all'interferenza con la matrice ambientale esaminata possono essere pertanto ricondotte alla fase realizzativa [si stanno parlando due lingue proprio diverse: il problema è la fase realizzativa] ed ai relativi capitoli di trattazione [che evitano di parlare degli impatti].

E' da segnalare come gli ulteriori approfondimenti di indagine programmati per le successive fasi di progettazione [che, come visto in precedenza, non sono conosciuti] possano ulteriormente consolidare le argomentazioni già estesamente trattate negli elaborati geologici allegati al progetto preliminare, in modo da circoscrivere maggiormente le potenziali interferenze già minimizzate mediante le scelte progettuali adottate [che il WWF contesta, come anche meglio argomentato nel successivo § 2.3 e relativi sottocapitoli]" (pag. 51).

E' lampante che una tratta ferroviaria all'interno di un sistema carsico non potrà che distruggere tutto quello che incontrerà lungo il suo cammino e danneggiare notevolmente con vibrazioni e rumori di cantiere e di esercizio molto altro (strutture naturali ipogee, habitat, specie) in un raggio che non è possibile definire con certezza, per un'entità che nessuno è in grado oggi di ipotizzare.

Oltre al sottosuolo carsico per se stesso come elemento geologico, i danni si produrranno assolutamente anche sulle circolazioni di falde e sugli habitat ipogei. Basti per questo scorrere le pagine di relazione (397÷403) per comprendere che cavità e pozzi che verranno intercettati subiranno un completo stravolgimento di fondi e pareti con cementificazioni, impermeabilizzazioni, consolidamenti, realizzazione di tamponi di otturazione, riempimenti di materiali (detriti in blocchi e più fini, magrone di calcestruzzo, malte cementizie) e ingombri o occlusioni con strutture artificiali (pali, putrelle, muri).

Come **secondo esempio** ci si vuole riferire alle tante descrizioni eccessivamente generiche di impatto che sono spesso ritrovabili all'interno delle Relazioni Ambientali, per evidenziare la non adeguata metodologia analitica circa le componenti abiotiche che porterà impatti significativi sugli elementi biotici:

"Relativamente alle specie faunistiche frequentatrici del sistema agricolo, l'occupazione di suolo agricolo non costituisce una perdita consistente di habitat, trattandosi di una superficie modesta rispetto agli areali di distribuzione delle specie stesse. L'occupazione di habitat faunistici non ha una rilevanza elevata in questo caso, anche in virtù del carattere temporaneo di tale interferenza, dato che si prevedono azioni di ripristino a conclusione della fase di lavorazione" (RA345, pag. 446 e con medesimo testo, RA346, pag. 411).

Questa affermazione è zeppa di omissioni, superficialità e controsensi. Infatti:

- circa l'aspetto quantitativo della perdita di habitat di specie, che qui viene definita come non consistente, la Relazione non presenta alcuna analisi di superficie (cioè quantitativa) dello stesso habitat nell'intorno delle zone impattate dal progetto, considerando ove questo habitat sarebbe

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



effettivamente ritrovabile, ossia oltre il *buffer* prudenziale oltre il quale si esaurirebbero gli effetti negativi dell'opera (nell'area del *buffer* prudenziale di analisi occorre presumere effetti negativi più o meno marcati);

- il Proponente non esamina gli aspetti qualitativi a livello di funzionalità ecosistemica dell'habitat che verrà perso né affronta qualitativamente gli altri habitat similari;
- non esiste alcun ragionamento di dinamica di specie, ossia in funzione delle consistenze delle popolazioni e delle pressioni in atto, cosa potrebbe succedere con la contrazione di spazi vitali disponibili (per esempio minor disponibilità di cibo e luoghi di riposo o sosta) e le relative competizioni che si innescherebbero e quali specie potrebbero soccombere ed essere costrette ad allontanarsi;
- la temporaneità dell'interferenza non è definita;
- si richiamano come elemento positivo i ripristini *post* lavorazione, come se questi potessero compensare qualsiasi ambito negativo, mentre certamente la perdita definitiva di suolo/habitat non potrà essere compensata né si può immaginare che eventuali opere di ricucitura a verde nelle immediatezze del tracciato o delle strutture tecnologiche, possano sopperire a livello qualitativo anche in considerazione della tempistica necessaria per la ricostituzione ecologico-funzionale dell'ambiente.

La non corretta considerazione dell'occupazione di suolo, della sua trasformazione permanente e dell'alterazione delle tessiture superficiali nasconde perciò l'errata valutazione ecosistemica.

Per quanto attiene alla specifica richiesta dell'Allegato G, trattata in questo capitolo, si ritiene la stessa non soddisfatta.



WWF® for a living planet®



2.1.3.2.2 "componenti biotiche e connessioni ecologiche"

Da quanto riportato fino a questo momento appare chiarissimo come sia importante procedere con la più volte citata indagine di Area di Influenza/Area Vasta e verificare a sistema le varie componenti, utilizzando *buffer* prudenziali coerenti (a seconda dell'orografia, delle tessiture e continuità territoriali, dei corridoi di spostamento) a destra e a sinistra del tracciato, per meglio contattare habitat e specie che possano essere direttamente e indirettamente interessati dall'opera, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, ivi includendo, se del caso, indagini spaziali ancora più decentrate nel momento in cui si presentassero prelievi di materiale terrigeno e inerti in località e cave molto distanti dai luoghi di cantiere e di realizzazione.

Le analisi su Area di Influenza e su Area Vasta per individuare la sostenibilità e/o la resilienza ecosistemica, non devono essere un esercizio accademico e finalizzato alla mera rappresentazione di dati statistici. Queste analisi devono dare il quadro quali-quantitativo di determinati valori, in questo caso della diversità biologica rappresentata da specie floro-faunistiche, unitamente alla capacità di resilienza delle loro popolazioni, degli habitat di specie e alla qualità delle relazioni tra i vari ambienti.

In presenza di un'opera lineare così estesa come la linea AV/AC Venezia-Trieste certamente questi studi, che dovrebbero essere condotti su ogni singola peculiarità elettiva (habitat e specie) dei siti Natura 2000, possono essere particolarmente difficoltosi e d'altra parte da essi non si può prescindere in quanto, in altro modo, non avrebbe alcun senso parlare di raggiungimento di risultati di conservazione e di coerenza della rete Natura 2000, per i singoli siti e sull'insieme della rete dei siti.

Il WWF Italia ha proceduto ad uno *screening* delle varie componenti biotiche^[65] segnalate sui Formulare Standard; è stato fatto un lavoro iniziale, si sono potuti confrontare soprattutto dati di presenza/assenza e non si è potuto procedere, per mancanza di tempo, all'ulteriore necessario livello di verifica di qualità della presenza; l'approfondimento dovrà essere ovviamente a carico del Proponente progetto che dovrà parametrare il dato qualitativo con pressioni in atto e impatti diretti ed indiretti, a breve, medio e lungo termine, visibili ed invisibili, transitori e permanenti, provocati dal progetto

Occorre tuttavia ricordare che:

- i Formulare Standard, per quanto riguarda i siti della rete Natura 2000, sono comunque i documenti ufficiali in base ai quali la Commissione Europea determina diverse valutazioni, specificatamente di conformità della Direttiva 2009/147/CE e della Direttiva 92/43/CEE;
- i Formulare Standard, per quanto rappresentativi di una certa informazione, possono essere non aggiornati e, a causa di insufficienti indagini svolte in campo, presentare dati incompleti (si veda per esempio precedente § 2.1.3.1.3, pag. 42): le informazioni che essi forniscono andrebbero sempre verificate con la bibliografia esistente e adeguate alla migliore conoscenza disponibile^[66];
- nei Formulare Standard diverse informazioni (soprattutto di ordine qualitativo) a volte non sono rese disponibili e la loro mancanza dev'essere affrontata criticamente e dev'essere indagata (si veda per

⁶⁵ Per le componenti abiotiche alcuni dati sono già desumibili dalle **Tablelle 1, 2 e 3**.

⁶⁶ La richiesta forma un preciso passaggio di alcune sentenze del Giudice europeo ed è comunque esplicitata in diversi documenti della CE, come ad esempio:

"La valutazione deve contenere tutti gli elementi che contribuiscono all'integrità del sito e alla coerenza globale della rete e che sono definiti negli obiettivi di conservazione del sito e nel formulario standard di Natura 2000; deve inoltre basarsi sui migliori dati scientifici disponibili nel settore. Le informazioni richieste devono essere aggiornate".

Fonte: "Comunità europee, gennaio 2007. Documento di orientamento sull'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva "Habitat" (92/43/CEE). Chiarificazione dei concetti di: Soluzioni alternative, Motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, Misure compensative, Coerenza globale, Parere della Commissione". § 1,3, "Considerazioni iniziali".

Si veda anche specifico approfondimento nel successivo § 2.1.3.2.3, parte conclusiva.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



esempio precedente § 2.1.3.1.4.4, pag. 48, esempio su Formulario Standard del sito IT3250016, mancanza di specie tra i migratori abituali).

Se quindi diviene comprensibile che i Formolari Standard, per quanto importanti, possano e debbano essere verificati nuovamente per la loro attendibilità, soprattutto in presenza di realizzazioni particolarmente impattanti, in misura inversamente proporzionale non è comprensibile che degli stessi Formolari Standard il Proponente non tenga in prima considerazione l'aggiornamento più recente, evitando confusioni che bene non fanno alla chiarezza dell'esposizione^[67] - ^[68]

Tenendo presente quanto espresso, che va nella direzione di richiamare il Proponente alla massima attenzione e responsabilità, i dati che verranno ora presentati sono senza dubbio più che sufficienti per

⁶⁷ RA344, pag. 89 e succ.: il codice di ZPS IT3331001 non risulta essere mai esistito.

⁶⁸ Dalle date (dal 1998 in poi) di compilazione dei Formolari Standard dei siti direttamente e indirettamente interessati dal progetto, le informazioni ambientali e naturalistiche sono state variamente aggiornate.

A seconda dei Formolari Standard sono disponibili 2, 3 o 4 edizioni, con vari aggiornamenti. Certamente l'ultimo aggiornamento è quello ufficiale, tuttavia si ritiene buona cosa che osservando habitat e specie variamente impattati, sia il Proponente progetto sia l'Autorità competente procedano ad una lettura dei diversi aggiornamenti dei Formolari Standard per verificare se negli anni vi siano stati dei cambiamenti nei dati e se sì, quale sia il valore quali-quantitativo di quei cambiamenti.

Questa verifica andrebbe condotta obbligatoriamente almeno per i siti direttamente impattati dal tracciato e per le specie prioritarie, di Allegato II della Direttiva 92/43/CEE e di Allegato 1 della Direttiva 2009/147/CE.

Ma nel caso in parola bisogna tenere presente che a fronte di cenni descrittivi presenti nella considerazione di area vasta, il Progettista non ha ritenuto di dover poi portare diversi siti Natura 2000 nella valutazione di incidenza vera e propria (soprattutto RA345 e RA346), perché non impattati dal progetto e perché distanti più di 1 chilometro dalla linea ferroviaria: come già espresso anche in precedenza, il WWF è del parere che questo rappresenti un macroscopico errore.

Dal raffronto tra i Formolari Standard analizzati dal Proponente nelle parti di analisi dedicate espressamente alla valutazione dell'incidenza del progetto sulle componenti Natura 2000 e i Formolari Standard di ultimo aggiornamento, risulta che il Proponente non ha lavorato con gli ultimi dati disponibili.

Rispetto all'elenco di siti considerati dal WWF, si delinea questa situazione:

Sito	FS considerato da parte di Italferr nella fornitura di informazioni		FS aggiornato da parte di Italferr		Sito	FS considerato da parte di Italferr nella fornitura di informazioni		FS aggiornato da parte di Italferr	
	SI	NO	SI	NO		SI	NO	SI	NO
IT3240019	X		X		IT3320026		X		-
IT3240029	solo nominato				IT3320027		X		-
IT3240031	X			X	IT3320028		X		-
IT3250006	X		X		IT3320030		X		-
IT3250010		X		-	IT3320031		X		-
IT3250012	X			X	IT3320032		X		-
IT3250016	X		X		IT3320033		X		-
IT3250022	solo nominato				IT3320034		X		-
IT3250031	X			X	IT3330005	X			X
IT3250044	X			X	IT3340006	X			X
IT3250046	X			X	IT3341002	X			X
Totali	11		11			11		3	8

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



WWF *for a living planet*



delineare un patrimonio di biodiversità, reale e potenziale (comprendendo le aree contattate nel *buffer* di 5 km) davvero notevolissimo (premiato nel tempo dal lungo percorso di individuazione di numerosi SIC e ZPS, discendenti queste ultime da IBA determinanti a livello europeo) e, soprattutto in alcune aree, dall'eccezionale complessità, sui quali ogni azione derivante da una progettazione grossolana ed approssimativa non potrà che arrecare disturbo e danno.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



2.1.3.2.2.1 Habitat in All. I della Direttiva 92/43/CEE

Tabella 4 - Habitat rilevati nei Formolari Standard

Regioni		Siti Natura 2000 interessati			Impatto dell'opera						Totali habitat presenti nei singoli siti	
Veneto	Friuli Venezia Giulia	Codice SIC	Codice ZPS	Denominazione sito	Solo tracciato	Buffer			Cantieri			
						0,5 km	1,0 km	2,0 km	5,0 km	a - 500 m		nel sito N2000
X		IT3240029		Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Montican					X			3
X		IT3240031		Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio	X	X	X	X	X			2
X		IT3250006	IT3250006	Bosco di Lison		X	X	X	X	1		1
X		IT3250010	IT3250010	Bosco di Carpenedo					X			2
X		IT3250016	IT3250016	Cave di Gaggio					X			1
X		IT3250022	IT3250022	Bosco Zacchi					X			1
X		IT3250031		Laguna Superiore di Venezia		X	X	X	X			7
X		IT3250044		Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore	X	X	X	X	X	11		4
X		IT3320026		Risorgive dello Stella					X			9
X		IT3320027		Palude Moretto					X			5
X		IT3320028		Palude Selvate					X			5
X		IT3320030		Bosco di Golena del Torreano					X			5
X		IT3320031		Paludi di Gonars					X			5
X		IT3320032		Paludi di Porpetto					X			5
X		IT3320033		Bosco Boscat			X	X				1
X		IT3320034		Boschi di Muzzana					X			1
X		IT3330005	IT3330005	Foce dell'Isonzo - Isola della Cona	X	X	X	X	X			9
X		IT3340006		Carso Triestino e Goriziano	X	X	X	X	X	7	2	23
X			IT3240019	Fiume Sile, Sile Morto e Ansa a S. Michele Vecchio					X			2
X			IT3250012	Ambiti fluviali del Reghena e del Lemene - Cave di Cinto Caomaggiore	X	X	X	X	X	7		3
X			IT3250046	Laguna di Venezia			X	X	X			9
X			IT3341002	Aree carsiche della Venezia Giulia	X	X	X	X	X	7	2	23
11	11	18 SIC	9 ZPS	22 siti Natura 2000 considerati - Totali	6	8	9	10	22	33	4	126

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AVIAC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



Occorre ulteriormente evidenziare:

Habitat in All. I Dir. 92/43/CEE	Habitat prioritari	8	Totale: 34 habitat diversi presenti nei siti
	Altri habitat	26	
Categorie di minaccia ^[69]	Alta	8	Totale: 34 habitat
	Medio Alta	2	
	Media	7	
	Bassa	15	
	senza valutazione	2	

Dalla verifica delle categorie di minaccia, parallelamente alla verifica degli habitat di interesse comunitario e soprattutto di quelli prioritari e visti i dati di presenza/assenza nei siti, dal riscontro di quante volte questi siano potenzialmente impattati dal tracciato, in maniera diretta o indiretta, possono discendere le prime considerazioni a sistema e di coerenza globale.

Così procedendo è altresì possibile continuare con approfondimenti regionali/provinciali, a seconda delle varie banche dati eventualmente disponibili presso le Amministrazioni Pubbliche.

⁶⁹ La categoria di minaccia degli habitat di interesse comunitario è un'analisi trasversale al fatto che gli stessi habitat siano o meno dichiarati prioritari o di interesse, secondo l'Allegato I della Direttiva 92/43/CEE.
I dati sono tratti da: S. PETRELLA, F. BULGARINI, F. CERFOLLI, M. POLITO, C. TEOFILI, 2005. *Libro rosso degli habitat d'Italia della Rete Natura*. WWF Italia, alla quale pubblicazione si rimanda anche per la presa visione del percorso metodologico che ha portato alla definizione delle categorie di minaccia.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



2.1.3.2.2 Avifauna: All. 1 della Direttiva 2009/147/CE e migratori abituali

Tabella 5 - Presenza ornitofauna nei Formulari Standard

Regioni		Siti Natura 2000 interessati			Impatto dell'opera						Totali specie avifauna presenti nei singoli siti	
Veneto	Friuli Venezia Giulia	Codice SIC	Codice ZPS	Denominazione sito	Solo tracciato	Buffer				Cantieri		
						0,5 km	1,0 km	2,0 km	5,0 km	a - 500 m		nel sito N2000
X		IT3240029		Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Montican					X			11
X		IT3240031		Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio	X	X	X	X	X			17
X		IT3250006	IT3250006	Bosco di Lison		X	X	X	X	1		5
X		IT3250010	IT3250010	Bosco di Carpenedo					X			14
X		IT3250016	IT3250016	Cave di Gaggio					X			20
X		IT3250022	IT3250022	Bosco Zacchi					X			5
X		IT3250031		Laguna Superiore di Venezia		X	X	X	X			58
X		IT3250044		Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore	X	X	X	X	X	11		14
	X	IT3320026		Risorgive dello Stella					X			52
	X	IT3320027		Palude Moretto					X			10
	X	IT3320028		Palude Selvate					X			26
	X	IT3320030		Bosco di Golena del Torreano					X			4
	X	IT3320031		Paludi di Gonars					X			26
	X	IT3320032		Paludi di Porpetto					X			10
	X	IT3320033		Bosco Boscat				X	X			10
	X	IT3320034		Boschi di Muzzana					X			13
	X	IT3330005	IT3330005	Foce dell'Isonzo - Isola della Cona	X	X	X	X	X			125
	X	IT3340006		Carso Triestino e Goriziano	X	X	X	X	X	7	2	159
X			IT3240019	Fiume Sile, Sile Morto e Ansa a S. Michele Vecchio					X			19
X			IT3250012	Ambiti fluviali del Reghena e del Lemene - Cave di Cinto Caomaggiore	X	X	X	X	X	7		15
X			IT3250046	Laguna di Venezia			X	X	X			110
	X		IT3341002	Aree carsiche della Venezia Giulia	X	X	X	X	X	7	2	193
11	11	18 SIC	9 ZPS	22 siti Natura 2000 considerati - Totali	6	8	9	10	22	33	4	916

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AVIAC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



In questo rilievo occorre evidenziare:

Totale specie diverse rilevate nell'insieme dei Formulari Standard	257
Specie diverse in Allegato I della Direttiva 2009/147/CE, già 79/409/CEE (art. 4, c. 1)	109
Migratori abituali, secondo la Direttiva 2009/147/CE (art. 4, c. 2)	Non conteggiati per mancanza di tempo nel verificare tutti gli atlanti ornitologici locali e la bibliografia disponibile ^[70]
Specie in SPEC 1	17
Specie in SPEC 2	30
Specie in SPEC 3	67

Birdlife International utilizza una scala di valori per la definizione dello stato di conservazione di una specie (e dunque della sua importanza): le SPEC (*Species of European Conservation Concern*)^[71]. E cioè:

- SPEC 1 specie presenti in Europa e meritevoli di un'attenzione particolare di conservazione a scala mondiale perché considerate globalmente minacciate;
- SPEC 2 specie la cui popolazione mondiale è raggruppata in Europa e che hanno uno stato di conservazione sfavorevole;
- SPEC 3: specie la cui popolazione mondiale non è concentrata in Europa ma che a livello europeo presentano uno stato di conservazione sfavorevole.

Dalla verifica delle presenze delle specie a seconda del loro ripetuto comparire nei Formulari Standard^[72], soprattutto delle specie in Allegato 1, unitamente alla determinazione dei migratori abituali e incrociando i dati con le categorie SPEC^[73] che hanno il pregio di essere aggiornate con maggior frequenza rispetto agli Allegati della Direttiva 2009/147/CE^[74], risultano senza dubbio le prime distribuzioni delle popolazioni, che andranno ulteriormente indagate a livello qualitativo.

⁷⁰ L'analisi estensiva della fenologia si rende perciò indispensabile.

⁷¹ I dati SPEC forniti sono composti sulla base di: Birdlife International, 2007. *State of Europe's common birds*.

⁷² Numerose specie in Allegato 1 compaiono parecchie volte: per esempio, andando in ordine sistematico, Tarabuso (*Botaurus stellaris*) 12 volte, Tarabusino (*Ixobrychus minutus*) 18 volte, Nitticora (*Nycticorax nycticorax*) 17 volte, Sgarza ciuffetto (*Ardeola ralloides*) 11 volte, e così via. E' chiaro che una siffatta osservazione deve portare il Proponente progetto a domandarsi come salvaguardare la coerenza della rete Natura 2000.

⁷³ Nel mondo conservazionistico le categorie SPEC sono tenute in altissima considerazione. Naturalmente le specie sotto maggiore osservazione sono le SPEC 1, ma grande attenzione viene riservata anche alle SPEC 2 e 3.

Solo per fare un esempio, per quanto riguarda il progetto in esame, il palesarsi di possibili interferenze o danni a bel 17 SPEC 1 è un dato rilevantissimo. Se è vero che queste presenze sono spesso segnalate su uno o due siti o in siti costieri (questo non diminuisce però l'importanza delle dovute verifiche degli impatti), con un'analisi a sistema ci si può accorgere che Moretta tabaccata (*Aythya nyroca*) appare 7 volte, Croccolone (*Gallinago media*) 3 volte e Marangone minore (*Phalacrocorax pygmeus*) 7 volte, sempre in siti con impatto diretto del tracciato o, al massimo, entro 1 km di *buffer*.

Così procedendo per le SPEC 2 e 3 si può ottenere veramente una visione più realistica della portata del progetto a carico delle popolazioni di specie, indagando localmente, in Area di Influenza e su Area Vasta, i vari impatti debitamente parametrati.

⁷⁴ Oltre alla determinazione delle specie in Allegato 1 e dei migratori abituali, la Direttiva 2009/147/CE permette di identificare ulteriormente le specie anche secondo gli Allegati II-I, II-II, III-I e III-II, i cui risultati di indagine in questa sede volutamente non

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet



L'analisi su Area di Influenza/Area Vasta dei numerosi fattori di pressione attivabili dal progetto, unitamente ai possibili rischi derivanti da pianificazione/progettazioni coeve e da fattori di pressioni già attivi, devono determinare la sostenibilità globale dell'opera.

Nell'elaborazione dei dati sull'ornitofauna solitamente sono molto importanti gli atlanti provinciali, disponibili praticamente presso ogni Provincia, con i quali si possono verificare i dati quali-quantitativi che risultano dallo studio dei Formulari Standard.

vengono divulgati per non appesantire ulteriormente la complessità delle indagini che sarebbero richieste per un esame completo dell'incidenza del progetto.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



2.1.3.2.2.3 Specie in All. II della Direttiva 92/43/CEE

Tabella 6 - Presenze floro-faunistiche secondo l'Allegato II della Direttiva 92/43/CEE

Regione		Siti Natura 2000 interessati			Impatto dell'opera					Dir. 92/43/CEE - Specie elettive							
Veneto	Friuli Venezia Giulia	Codice SIC	Codice ZPS	Denominazione sito	Solo tracciato	Buffer				Cantieri a - 500 m nel sito Natura 2000	Specie in All. II					Tot	
						0,5 km	1,0 km	2,0 km	5,0 km		10	9	16	13	11		59
						Specie prioritarie *					Tot						
Mammiferi	Anfibi e Rettili	Pesci	Invertebrati	Piante	Totale specie per sito												
X		IT3240029		Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Montican					X			-	2	4	-	-	6
X		IT3240031		Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio	X	X	X	X	X			2	2	3	2	-	9
X		IT3250006	IT3250006	Bosco di Lison		X	X	X	X	1		-	3	-	1	-	4
X		IT3250010	IT3250010	Bosco di Carpenedo					X			-	3	-	3	-	6
X		IT3250016	IT3250016	Cave di Gaggio					X			-	1	-	-	-	1
X		IT3250022	IT3250022	Bosco Zacchi					X			-	-	-	1	-	1
X		IT3250031		Laguna Superiore di Venezia		X	X	X	X			-	2	3	-	1	6
X		IT3250044		Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore	X	X	X	X	X	11		-	4	8	-	-	12
X		IT3320026		Risorgive dello Stella					X			-	4	6	4	4	18
X		IT3320027		Palude Moretto					X			-	4	1	3	3	11
X		IT3320028		Palude Selvate					X			-	4	2	3	4	13
X		IT3320030		Bosco di Golena del Torreano					X			-	2	8	-	-	10
X		IT3320031		Paludi di Gonars					X			-	4	3	5	4	16
X		IT3320032		Paludi di Porpetto					X			-	4	2	4	3	13
X		IT3320033		Bosco Boscat				X	X			-	4	1	4	-	9
X		IT3320034		Boschi di Muzzana					X			-	5	3	3	-	11
X		IT3330005	IT3330005	Foce dell'Isonzo - Isola della Cona	X	X	X	X	X			1	5	5	2	3	16
X		IT3340006		Carso Triestino e Goriziano	X	X	X	X	X	7	2	7	7	2	12	7	35

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"

Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



Regione		Siti Natura 2000 Interessati			Impatto dell'opera				Dir. 92/43/CEE - Specie elettive								
Veneto	Friuli Venezia Giulia	Codice SIC	Codice ZPS	Denominazione sito	Solo tracciato	Buffer				Cantieri		Specie In All. II					Tot
						0,5 km	1,0 km	2,0 km	5,0 km	a - 500 m	nel sito Natura 2000	Specie prioritarie *					Tot
												Mammiferi	Anfibi e Rettili	Pesci	Invertebrati	Piante	Totale specie per sito
10	9	16	13	11	59	3	1	2	2	8							
X			IT3240019	Fiume Sile, Sile Morto e Ansa a S. Michele Vecchio					X			2	2	2	2	-	8
X			IT3250012	Ambiti fluviali del Reghena e del Lemene - Cave di Cinto Caomaggiore	X	X	X	X	X	7		-	4	7	-	-	11
X			IT3250046	Laguna di Venezia			X	X	X			1	3	7	-	1	12
	X		IT3341002	Aree carsiche della Venezia Giulia	X	X	X	X	X	7	2	7	6	1	12	6	32
11	11	18 SIC	9 ZPS	22 siti Natura 2000 considerati - Totali	6	8	9	10	22	33	4	20	75	68	61	36	260

Le specie in Allegato II della Direttiva 92/43/CEE sono considerate, al pari degli habitat in Allegati I, peculiarità elettive di un SIC, ovvero la designazione di quel sito si giustifica per la presenza di habitat in Allegato I o per specie in Allegato II, anche se non prioritarie: dette componenti, ovviamente, non perdono la loro importanza normativa se sono rilevate in una ZPS.

Le specie ricomprese in All. II, contattabili⁷⁵ da questo progetto, sono in numero decisamente elevato (59); tra esse ben 8 sono di interesse prioritario e per tutti i Gruppi sono esprimibili delle preoccupazioni forti e motivate.

Senza entrare ora con precisione negli aspetti puramente ecologici ed etologici di tutte le varie componenti, basterà osservare le note che seguono.

⁷⁵ Ciò non significa che tutte le specie sono potenzialmente impattabili dal progetto, ma significa che va comunque portata a compimento un'indagine su ogni specie per designare i loro areali vitali, al fine della determinazione del potenziale impatto. Dalla determinazione del potenziale impatto si dovrà poi passare successivamente agli approfondimenti per ogni specie, per determinare la probabilità o la certezza dell'impatto, diretto e indiretto.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



Mammiferi

Sono presenti molti chiroteri, con 6 specie rilevate con 13 contatti in 5 siti (tutti i chiroteri sono protetti a livello internazionale a causa del cattivo stato di conservazione delle loro popolazioni)^[76].

Erpetofauna

Un'alta percentuale di specie tra l'erpetofauna è variamente tutelata dalla Comunità internazionale, attraverso svariate Convenzioni e norme. Tra queste, in particolare, la Direttiva Habitat considera alcune di queste specie (appartenenti alla mal definita "fauna minore") di così grande importanza da giustificare la designazione di un sito Natura 2000.

In particolare gli anfibi, come tutta l'erpetofauna in generale, sono strettamente legati alle aree umide e di sottobosco e una vasta azione, così come la realizzazione di una lunga tratta ferroviaria, deve obbligatoriamente occuparsi della gestione a sistema degli impatti sulle zone umide e comprensori limitrofi, soprattutto quando può ripetutamente impattare su alcune specie^[77].

Ittiofauna

Nel mondo conservazionistico italiano un comparto di estrema attenzione è riservato alle specie d'acqua dolce presenti nei corsi d'acqua, lungo i vari canali di bonifica e/o di acque salmastre, che stanno subendo rapide e preoccupanti diminuzioni di popolazioni, a causa delle tante pressioni esercitate dall'uomo sui loro habitat vitali^[78]. Tra queste, indipendentemente dal loro livello di protezione formale, un focus speciale è riservato a Lampreda padana (*Lethenteron zanandreae*), Trota marmorata (*Salmo marmoratus*) e Panzarolo (*Knipowitschia punctatissima*^[79]), tutte specie a livello EN (*Endangered* = In pericolo) secondo i criteri IUCN.

Storione cobice (*Acipenser naccarii*) è addirittura segnalato CR (*Critically Endangered* = In pericolo in modo critico) mentre Cheppia (*Alosa fallax*) è a livello VU (*Vulnerable* = Vulnerabile)^[80].

Altre specie di interesse conservazionistico sono Pigo (*Rutilus pigus*), Lasca (*Chondrostoma genei*), Scazzone (*Cottus gobio*) e Cobite mascherato (*Sabanejewia larvata*), segnalate per un totale di 15 possibili contatti.

⁷⁶ Si rammenta che 2011 e 2012 a livello internazionale sono anni dedicati dall'ONU alla conservazione dei Chiroteri. Si veda: <http://www.yearofthebat.org/>



⁷⁷ Tritone crestato (*Triturus carnifex*), Ululone ventre giallo (*Bombina variegata*), Rana di Lataste (*Rana latastei*) e Testuggine palustre europea (*Emys orbicularis*) sono presenti rispettivamente in 15, 13, 20 e 19 siti dei 22 complessivamente considerati.

⁷⁸ Si veda per esempio: WWF Italia, marzo 2008. 2008. *Acque in Italia. L'emergenza continua: a rischio molte specie di pesci.*

⁷⁹ A differenza di Lampreda padana e di Trota marmorata, Panzarolo non è specie in All. II della Direttiva 92/43/CEE.

⁸⁰ Le segnalazioni di queste specie rispetto ai 22 siti Natura 2000 considerati sono: Lampreda padana: 5 siti; Trota marmorata: 5 siti; Storione cobice: 3 siti; Cheppia: 4 siti. Per la nuova linea AV/AC appare decisamente critico l'attraversamento dei siti IT3250044, IT3250012 e IT3330005 dove sono presenti le 4 specie nominate.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



Tutte le specie protette dall'All. II della Direttiva 92/43/CEE (che nell'insieme dei Formulari Standard rappresentano 68 contatti potenziali!) sono purtroppo o in via di estinzione nei corsi d'acqua o comunque in forte contrazione anche a seguito della presenza di esotici.

In tutti i casi un'infrastruttura ferroviaria può generare impatti nel momento in cui le attività di cantiere coinvolgono gli alvei fluviali, sia direttamente (es. ponti con piloni in alveo, o lavori che coinvolgono l'alveo anche solo per la deviazione dei flussi di corrente), sia indirettamente (es. massicciate contro i fenomeni erosivi): va da sé che un esame a sistema degli impatti è irrinunciabile, soprattutto verificando i fattori di pressione già attivi^[81].

Invertebrati

La rappresentazione delle presenze non rende probabilmente giustizia alla realtà dei fatti. Il numero globale di 61 possibili contatti nei 22 siti^[82] necessita di essere scomposto a seconda della mobilità delle specie, per verificare l'effettiva incidenza del progetto.

Tuttavia a causa delle generali scarse conoscenze a disposizione, i Formulari Standard non sono normalmente ricchi di segnalazioni per gli Invertebrati: dato che emergerà anche più avanti, nell'analisi delle altre specie di interesse (si veda successivo § 2.1.3.2.2.4).

Solitamente si consiglia e si auspica uno sforzo particolare nella direzione della raccolta delle informazioni per l'estesissimo gruppo faunistico degli Invertebrati, considerando il loro ruolo nevralgico all'interno di moltissime catene alimentari e per il fatto che sono riconosciuti e apprezzati come bioindicatori.

Le analisi a sistema sono tuttavia possibili, soprattutto per i Ropaloceri, che soffrono di pesanti trasformazioni territoriali. Licena delle paludi (*Lycaena dispar*), segnalata in 6 siti, è in rimarchevole contrazione per esempio in vari ambiti collinari nel nostro Paese. Meglio non stanno le popolazioni di Cenoninfa di Edippo (*Coenonympha oedippus*) e di Cervo volante (*Lucanus cervus*), segnalati rispettivamente in 7 e 9 siti.

Rimarchevoli le presenze dei bellissimi *Osmoderma eremita* (*Osmoderma eremita*) e *Cerambyx della quercia* (*Cerambyx cerdo*), due cerambicidi sempre più rari, ritrovabili in siti Natura 2000 direttamente impattati dal tracciato della linea AV/AC.

In maniera completamente inaccettabile, anche a livello normativo, e come verrà ricordato anche più avanti nella Nota 153, questo progetto non analizza in nessun modo gli impatti costruttivi e di esercizio sul mondo degli Invertebrati.

Piante

I controlli a sistema sul mondo vegetale sono molto semplici per quanto riguarda gli impatti diretti: vista l'assenza di mobilità occorre verificare semplicemente l'assenza/presenza sul luogo degli interventi (per esempio dalla lettura della Tabella 6 già si evince che su 36 potenziali contatti, ben 16 sono in siti ove il tracciato impatta direttamente).

⁸¹ Le specie d'acqua dolce qui nominate, insieme a quelle di cui si tratterà brevemente nella prossima Nota 93, erano un tempo molto comuni in Veneto e nell'Alto Adriatico e sono ora in forte regresso. Per approfondimenti si veda meglio: S. ZERUNIAN, 2004. *Pesci delle acque interne d'Italia*. Quaderno Conservazione Natura, 20, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio, Direzione per la Protezione della Natura, Istituto Nazionale per la Fauna Selvatica "A. Ghigi".

⁸² Si rammenta che si è comunque in presenza di un rilievo globale che assomma a 13 specie di interesse comunitario, di cui 2 prioritarie.



for a living planet®



Più complessa invece l'analisi degli effetti indiretti, che dovranno soprattutto focalizzare sui tempi di ritorno delle opere, su periodi cioè medio-lunghi, per il controllo della possibile trasformazione degli habitat e, conseguentemente, della possibile perdita di caratteristiche ottimali per questa o quella specie di interesse comunitario.

In maniera completamente inaccettabile, anche a livello normativo, questo progetto non analizza in nessun modo gli impatti costruttivi e di esercizio in merito alla presenza di specie vegetali in All. II.

A compimento di questa succinta analisi è bene tenere presente che numerose specie in Allegato II della Direttiva 92/43/CEE, elencate in **Tabella 6**, sono poi da ritrovarsi anche in Allegato IV, per il quale si affronta un rapido esame nel capitolo a seguire.



for a living planet®



Formulario Standard: § 3.3, Altre specie importanti di Flora e Fauna.

Altri motivi di inclusione

- A:** elenco del Libro rosso nazionale;
- B:** specie endemica;
- C:** convenzioni internazionali (incluse Berna, Bonn e quella sulla biodiversità);
- D:** altri motivi

Assolutamente rilevante anche lo spaccato di informazioni che emerge dai dati rilevati dal § 3.3 dei Formulario Standard dei 22 siti direttamente e indirettamente interessati dal progetto: sono 175, tra animali e vegetali, le specie di questa classificazione potenzialmente interferite dalle opere, per un totale di 521 possibili contatti.

Sono due gli ordini di attenzione che bisogna assegnare a questi elenchi: il primo dettato dalla Direttiva 92/43/CEE e il secondo dagli inserimenti dovuti ad altri motivi.

L'apparato normativo vigente, comunitario e nazionale, tutela con precisione le specie elencate in All. IV^[83] della Direttiva 92/43/CEE, per le quali, pur non essendo specie elettive di un sito, va riservata l'attenzione richiesta dalla **protezione rigorosa** di specie e di habitat di specie^[84], sulle quali il Giudice comunitario si è già espresso con sentenze di condanna per non rispetto dei disposti di legge.

In questa direzione si annotano perciò, di particolare evidenza, tra 13 mammiferi 11 specie di chiroteri (come detto nel § 2.3.1.2.2.3 tutte le loro popolazioni sono protette) per le quali sono possibili 25 contatti globali nei siti. A questi occorre aggiungere Gatto selvatico (*Felis silvestris*) con 3 presenze e Moscardino (*Muscardinus avellanarius*) con 9 presenze.

In coerenza con la politica di conservazione generale a favore dell'erpetofauna, sono segnalate diverse specie di anfibi (4) di Allegato IV (39 contatti potenziali nei 22 siti) e numerose specie di rettili (9 specie, per un totale di 55 potenziali contatti): l'importanza di anfibi e rettili non è messa in discussione in alcun modo.

⁸³ Per completezza di informazione, come chiuso nel precedente § 2.3.1.2.2.3, si rammenta che molte specie in Allegato IV della Direttiva 92/43/CEE, sono presenti anche in Allegato II: nella **Tabella 7** non sono state elencate tutte le specie di Allegato IV, bensì tutte le specie iscritte nel § 3.3. dei Formulario Standard, che comprendono anche specie di Allegato IV, ma non solo.

⁸⁴ Direttiva 92/43/CEE, articolo 12

- "1. Gli Stati membri adottano i provvedimenti necessari atti ad istituire un regime di **rigorosa tutela** delle specie animali di cui all'allegato IV, lettera a), nella loro area di ripartizione naturale, con il divieto di:
- a) qualsiasi forma di cattura o uccisione deliberata di esemplari di tali specie nell'ambiente naturale;
 - b)- perturbare deliberatamente tali specie, segnatamente durante il periodo di riproduzione, di allevamento, di ibernazione e di migrazione;
 - d)- (...) deterioramento o distruzione dei siti di riproduzione o delle aree di riposo. (...)
3. I divieti di cui al paragrafo 1, lettere a) e b) (...) sono validi per tutte le fasi della vita degli animali ai quali si applica il presente articolo.
4. Gli Stati membri instaurano un sistema di sorveglianza continua delle catture o uccisioni accidentali delle specie faunistiche elencate nell'allegato IV, lettera a) (...)"

Articolo 13

- "1. Gli Stati membri adottano i necessari provvedimenti atti ad istituire un regime di **rigorosa tutela** della specie vegetali di cui all'allegato IV, lettera b), con divieto di:
- a) raccogliere, nonché collezionare, tagliare, estirpare o distruggere deliberatamente esemplari delle suddette specie nell'ambiente naturale, nella loro area di ripartizione naturale; (...)
2. I divieti di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), sono validi per tutte le fasi del ciclo biologico delle piante cui si applica il presente articolo".

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



Mentre in questa classificazione non compaiono pesci, sono ritrovabili ancora 3 Invertebrati (*Sagapedo*, *Unio elongatus* e *Zerynthia polyxena*), per un totale di 7 possibili contatti (6 di questi contatti sono in siti direttamente impattati dal tracciato) e, tra le piante, la sola Viticcini (*Spiranthes aestivalis*), ritrovabile in 3 contatti, tuttavia in siti non direttamente impattati dal tracciato^[85].

Quanto espresso in questo capitolo andrà quindi replicato per ciò che riguarda gli inserimenti per altri motivi di inclusione, con un interesse particolare alle designazioni "A" ("Elenco del Libro rosso nazionale") e "B" ("Specie endemica"), in quanto queste specie (rispettivamente 41 specie in totale per 145 possibili contatti e 1 specie in totale per 2 possibili contatti, nei 22 siti considerati) sono protette dalla legislazione nazionale e possono essere protette da norme regionali.

Nelle designazioni "C" ("Convenzioni internazionali, incluse Berna, Bonn e quella sulla biodiversità"^[86]), per le quali sono state riscontrate 66 specie presenti su un totale di 221 contatti possibili nei 22 siti, sono ritrovabili moltissime tra le specie di Allegati II e IV della Direttiva 92/43/CEE. Tuttavia, soprattutto la Convenzione di Berna sancisce la protezione di altre specie^[87] il cui status di conservazione andrebbe meglio verificato con i parametri IUCN.

La conclusione dell'analisi con le designazioni "D" ("Altri motivi") annovera 67 specie presenti su un totale di 153 contatti possibili nei 22 siti: l'inserimento di queste specie nel § 3.3. del Formulario Standard è dovuto probabilmente ad una certa rarità locale e tuttavia il motivo andrebbe meglio indagato presso gli estensori (Ente Regionale) dei Formulari stessi.

Tra le specie riscontrate molte di esse sono vegetali (28 specie per 41 contatti possibili^[88]), tuttavia tra le specie animali (16 specie vertebrate per 66 contatti possibili^[89]) si possono trovare annotazioni interessanti, come per le localizzate Puzzola (*Mustela putorius*^[90]), Geco verrucoso (*Emidactylus turcicus*^[91]) e Lucertola vivipara (*Zootoca vivipara ssp. Carniolica*^[92]), presenti in siti anche direttamente impattati dall'opera^[93], oltre a un notevole numero di Invertebrati (28 specie), tra cui Insetti Odonati e Coleotteri, Crostacei, Aracnidi e Molluschi, Bivalvi o Gasteropodi.

⁸⁵ Altre due specie di piante, Bucaneve (*Galanthus nivalis*) e Pungitopo (*Ruscus aculeatus*), sono elencati nell'Allegato V della Direttiva 92/43/CEE e sono ritrovabili in 7 contatti, 6 dei quali in SIC/ZPS direttamente impattati dal tracciato.

⁸⁶ Principalmente: Convenzione di Bonn del 23.06.1979 ratificata con L. 42 del 25.01.1983, Convenzione di Berna del 19.09.1979 ratificata con L. 503 del 05.08.1981, Accordo Eurobats del 04.12.1991 ratificato con L. 104 del 27.05.2005 e Accordo AEWa del 15.08.1996 ratificata con L. 66 del 06.02.2006.

⁸⁷ Solo per fare un esempio a caso tra i tanti possibili. Tra le specie designate come "C" vi sono alcuni micromammiferi, molto importanti anche perché costituiscono tasselli importanti in catene trofiche di predatori superiori: Toporagno d'acqua mediterraneo (*Neomys anomalus*) e Toporagno d'acqua (*Neomys fodiens*). Lo stesso può dirsi di orbetтини e natrici o di alcuni pesci, per le specie ittiofaghe.

⁸⁸ Di cui almeno 7 in siti direttamente impattati dal tracciato.

⁸⁹ Di cui almeno 21 in siti direttamente impattati dal tracciato o compresi nel range di più vicino di 1000 metri, utilizzato dal Proponente progetto.

⁹⁰ 15 presenze nei 22 siti complessivamente analizzati.

⁹¹ 2 presenze nei 22 siti complessivamente analizzati.

⁹² 5 presenze nei 22 siti complessivamente analizzati.

⁹³ Come già menzionato in precedenza nel § 2.3.1.2.2.3, occorrerà prestare molta attenzione ai pesci di acqua dolce, in questo caso Cefalo calamita (*Liza ramada*), Ghiozzo di fiume o Ghiozzo padano (*Padogobius martensii*), Triotto (*Rutilus erythrophthalmus*), Scardola (*Scardinius erythrophthalmus*) e Tinca (*Tinca tinca*), qui presenti con 14 contatti possibili, di cui 8 in siti direttamente impattati dal tracciato.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"

Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



2.1.3.2.3 Considerazioni in merito alla verifica delle Analisi di Incidenza

Le Analisi di Incidenza non sono state eseguite in modo uniforme: un loro controllo a sistema è impraticabile.

Il progettista ha spalmato in molte parti delle RA e anche in Allegati (RA344) le informazioni dirette o indirette, di prima importanza o di corollario, che avrebbero dovute essere raccolte in un'unica sezione dello Studio di Impatto Ambientale, ossia in un unico documento organico e multidisciplinare.

In generale le informazioni di base sono prese da bibliografia esistente, con il supporto dichiarativo di aver eseguito sopralluoghi in campo (RA344, pag. 103; RA345, pag. 132, RA346, pag. 174) o di aver tratto da "esperienze dirette relativamente alla dinamica degli habitat" (RA344, All. 7, pag. 4).

Tuttavia per i sopralluoghi effettuati non sono messe a disposizione metodologie di rilievo, tempistiche, periodo stagionale e numero di uscite, diurne o notturne, per cui è impossibile esprimere una valutazione qualitativa sul lavoro svolto.

Occorre ricordare, soprattutto per la determinazione o verifica delle specie, che molte sono elusive, altre sono attive solo nelle ore notturne: diverse specie sono contattabili solo in periodo migratorio, altre sono svernanti, altre solo accidentali e altre ancora si spostano in stormi per ricerca trofica durante i mesi freddi e si assentano dal sito tornando magari per il riposo.

Un giorno, più giorni, una settimana spalmati in un anno non possono dare in alcun modo informazioni sufficienti sulla ricchezza biologica di un sito.

Per quanto si possa apprezzare che le indagini siano state accompagnate da rilevamenti *in situ* (ciò si immagina debba essere riferito anche a tutte le componenti biotiche, flora inclusa, non solo per l'ornitofauna a cui si fa classicamente riferimento), non vi sono informazioni in merito alle specie assenti: dei rilevamenti in campo, nelle oltre 2.000 pagine che compongono le quattro Relazioni Ambientali di questo progetto, non è stata ritrovata una sola citazione specifica documentata.

La scelta di non considerare anche le specie risultate assenti al momento del rilevamento, o di non porsi il problema di evidenziare questo dato nel seno del principio di precauzione, rende le tabelle valutative delle RA insufficienti metodologicamente e di fatto inaffidabili. Le stesse piante hanno sviluppi in determinati periodi dell'anno, alcune addirittura dipendono esclusivamente dalla piovosità/siccità e possono non svilupparsi ma essere presenti e nascere solo l'anno successivo. Un'assenza di rilevamento di tali specie non vuol dire che esse non siano presenti.

Ancora a seguito dei rilievi in campo - annunciati ma non ritrovabili nei testi - e delle conseguenti analisi bibliografiche locali che saranno state eseguite, si nota che non vi è un solo confronto attivo di relazione tra i dati dei Formulari Standard e i dati autonomamente strutturati dal progettista, circa il territorio ove passerebbe la linea ferroviaria. Ma qui le differenze di metodo di lavoro delle 4 Relazioni ambientali sono notevoli e non di meno può essere definita la confusione.

E' necessario spiegare che nessun estratto documentale di progetto che si occupi di analisi di incidenza presenta delle *checklists* critiche tese ad essere di reale sostegno alla valutazione ambientale: ogni RA presenta una fotografia differente. Infatti:

- ➔ la RA343, per un tracciato che passa molto vicino al sito IT3250046 liquida il problema in 6 pagine, evitando completamente la considerazione degli impatti diretti ed indiretti sulle singole specie e limitandosi ad una paio di frasi generalizzate, sia per la fase di cantiere sia per la fase di esercizio della linea ferroviaria.

Nella parte B della RA343, relativa all'insieme delle considerazioni ambientali, sono presenti citazioni bibliografiche sulle specie presenti nelle varie tipologie di habitat identificati (aree

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



urbane, area agricola della bassa pianura, area boscata dei Forti di Mestre, aree boscate impiantate e parchi, aree ripariali, aree di laguna, aree circostanti l'aeroporto Marco Polo) ma non è stata organizzata alcuna *checklist* quali-quantitativa sulle popolazioni.

- La RA344 è fornita di una *checklist* ponderosa (All. 6) concernente quella che in progetto è definita "area vasta", ma per la quale di fatto non sono conosciuti:
- quest'area vasta cartograficamente quale area effettivamente consideri;
 - la composizione delle popolazioni;
 - i livelli di importanza conservazionistica delle specie potenzialmente impattabili o contattabili dall'opera, in maniera diretta ed indiretta;
 - la fenologia (elementi di fenologia, quando presenti nel testo della Relazione, sono generalizzati sulle specie);
 - a seconda dell'importanza prima definita, quale strategia di conservazione il progettista attivi.

Non è chiaro se questo Allegato 6 sia da mettere in qualche modo in relazione con l'analisi dell'incidenza sulle componenti Natura 2000.

Nella parte B della RA344, relativa all'insieme delle considerazioni ambientali, sono presenti citazioni bibliografiche sulle specie avifaunistiche presenti nelle varie tipologie di habitat identificati (zone umide, boschi e boscaglia carsica, landa carsica, ambienti coltivati e ambienti antropizzati), con l'aggiunta delle specie nidificanti per i citati habitat.

Anche l'erpetofauna è divisa per habitat.

Mammalofauna e ittiofauna ricevono attenzioni bibliografiche mentre per la fauna troglobia è presente un deciso approfondimento, soprattutto per Proteo, anche se si rimane sempre nel campo delle informazioni generali e poco o nulla effettivamente contestualizzate rispetto al tracciato della linea AV/AC.

Non si può quindi affermare che siano presenti delle *checklists* vere e proprie nella sezione B della RA344 e comunque ciò che è disponibile, in forma tabellare o discorsiva che sia, non fornisce l'informazione quali-quantitativa sulle popolazioni.

- La RA345 per le *checklist* relative a Natura 2000 presenta situazioni disomogenee, ovvero:
- i siti SIC IT3250031 e ZPS IT3250046 sono stati accorpati nell'esame e viene preso in considerazione solo il secondo sito, per il quale ci si limita alla presentazione fotostatica dei dati del Formulario Standard: le pagg. 192÷196 sono illeggibili per poterci positivamente lavorare (ma le scritte sono sufficienti per stabilire che il Formulario Standard utilizzato non è l'ultimo disponibile).
Perché i dati del SIC IT3250031 non siano stati ugualmente fotocopiati non è dato sapere, né è scritto se sia stato fatto un raffronto di presenza tra i due Formulari e quale esito abbia dato.
 - I siti ZPS IT3240019 SIC IT3240031 sono stati accorpati nell'esame e anche questa volta viene preso in considerazione solo il Formulario di un sito, questa volta quello del SIC. Nuovamente è presente una copia fotostatica di pagine tratte dal Formulario Standard e nuovamente la qualità della resa (pagg. 202÷204) è molto scadente (questa volta i dati sono conformi all'ultimo Formulario Standard disponibile).
Perché i dati del SIC IT3240019 non siano stati ugualmente fotocopiati non è dato sapere, né è scritto se sia stato fatto un raffronto di presenza tra i due Formulari e quale esito abbia dato.
 - I siti ZPS IT3250012 e SIC IT3250044 sono stati accorpati nell'esame: solo i dati del SIC sono stati considerati e ancora non vi sono informazioni sull'eventuale raffronto di presenza tra i due Formulari e quale sia stato l'esito.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



Le informazioni di specie sono composte in forma tabellare ricavandole dal Formulario Standard: verificando con la banca dati del Ministero dell'Ambiente si comprende che il progettista non ha utilizzato l'ultimo aggiornamento.

La fenologia è presente. Vi è poi saltuariamente un'informazione circa l'abbondanza.

- Il sito SIC/ZPS IT3250006 per le presenze di specie è fornito di informazione mista: copia fotostatica di pessima qualità dal Formulario Standard e tabellina per gli invertebrati (i dati corretti sono in linea con l'ultimo aggiornamento del Formulario).
- Il sito SIC/ZPS IT3250016 presenta le stesse condizioni del sito precedente.

Nella parte B della RA345, relativa all'insieme delle considerazioni ambientali, sono presenti citazioni bibliografiche sulle specie avifaunistiche presenti nelle varie tipologie di habitat identificati (zone umide, ambienti agricoli); per gli altri ordini le presenze sono fatte riferire al "corridoio di studio". Le informazioni ricalcano finalmente una *checklist* ma non si conoscono le consistenze quali-quantitative di specie né la fenologia: elementi di fenologia, quando presenti, sono da considerarsi in termini generali.

→ La RA346 per le *checklist* relative a Natura 2000 presenta situazione disomogenea, ovvero:

- i dati relativi al sito SIC IT3250044 - come si è visto in occasione dello stesso sito interessato dalla RA345 - non sono aggiornati.

La fenologia è presente. Vi è poi saltuariamente un'informazione circa l'abbondanza.

- il sito SIC/ZPS IT3330005, i cui confini sono senz'altro ritrovabili all'interno del corridoio di studio, non è stato considerato. Certamente il sito è stato considerato dal progettista all'interno della RA344 (All. 7), tuttavia è un fatto che le due tratte in questione hanno aperte due procedure di VIA completamente indipendenti: in quest'ottica la mancanza dell'analisi del sito IT3330005 all'interno della RA344 è formalmente non accettabile, in quanto viola palesemente i disposti della Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 3.

Nella RA346 per la valutazione dell'incidenza sul sito IT3330005 non è neppure presente un rinvio ai contenuti della RA344 (operazione invece condotta specularmente sulla RA345 e sulla RA346 a proposito del sito IT3250044).

Nella parte B della RA346, relativa all'insieme delle considerazioni ambientali, sono presenti citazioni bibliografiche sulle specie avifaunistiche dichiaratamente presenti nell'area di progetto, per le varie tipologie di habitat identificati (zone umide, ambienti agricoli, ambienti antropizzati).

Per le stesse tipologie di habitat sono poi elencate in tabelle separate le specie ornitologiche nidificanti: nello stesso habitat le due tabelle non presentano tutte le stesse specie.

Così non è più chiaro il valore dei dati nella tabella dei nidificanti, in quanto dalla lettura del testo sembra si parli generalmente di specie nidificanti in quella tipologia di habitat e non specificatamente nell'area direttamente e indirettamente impattata dalla tratta ferroviaria.

Per gli altri ordini le presenze sono fatte riferire all'area di studio, che è poi sempre il "corridoio di studio", come si apprende a pag. 186. Però in questo corridoio di studio tra gli ambienti elencati viene preso in considerazione anche il bosco di latifoglie e il bosco ripariale igrofilo: non è dato sapere, secondo la *ratio* del Progettista, come mai questi due ambienti non siano stati considerati nell'elencazione degli ambienti per i quali sono stati esposte le specie nidificanti.^[94]

Altri approcci metodologici sono largamente lontani dalla richiesta normativa, sia a livello internazionale sia nazionale.

⁹⁴ Le descrizioni qui fornite per le quattro Relazioni Ambientali possono essere integrate anche con le informazioni della successiva **Nota 159**.



for a living planet®



Un esempio. Nell'analisi degli SIA si sono riscontrati incredibili buchi di informazione e incongruenze grossolane, come nel caso della tratta Ronchi-Trieste allorché la RA344, All. 7, ha proposto 11 habitat per possibili impatti diretti ed indiretti, salvo poi dichiarare che non essendo ancora definita una localizzazione di dettaglio degli stessi habitat, "è possibile effettuare solamente una stima dei potenziali habitat che potrebbero essere interferiti, anche se non in modo diretto, dalle opere in progetto" (pag. 17).

Il metodo di lavoro non è accettabile e non è accettabile che il Proponente dichiari già solamente degli impatti indiretti, quando neppure conosce dove sono localizzati gli habitat⁹⁵. Ne deriva che qualsiasi considerazione specifica sulla tratta è viziata da una mancanza conoscitiva di fondo e conseguenti approssimazioni, tutte da dimostrare.

Ancora a proposito di habitat di segnala che gli habitat di interesse comunitario secondo la classificazione della Direttiva 92/43/CEE, All. 1, non sono mai riportati sulle cartografie. Solo nella RA345 sono rappresentati gli habitat di Direttiva unicamente in corrispondenza degli attraversamenti ferroviari, nei vari siti, e le informazioni non sono propriamente chiare. Infatti la tavola di progetto richiamata nel testo della RA (pag. 182, poi pag. 215), oltre a non chiamarsi "Carta delle fisionomie vegetali e della distribuzione degli habitat Natura 2000" (bensì "Carta dell'analisi di incidenza ambientale", doc. 135), non riporta lo spazio occupato dal corridoio di studio, per la verifica di impatti indiretti o congiunti. E' vero che le varie immagini vengono accompagnate dalla scala di riferimento, ma questa non è di alcun aiuto senza la rappresentazione metrica, visti i vari formati stampabili e la consultazione a video ugualmente possibile.

Un secondo esempio, direttamente consequenziale al primo e sempre prendendo dalla RA344, All. 7, è la non spiegazione sul valore che viene dato alle interferenze (pag. 18): non sono spiegati i parametri di assegnazione e i ragionamenti che li sostengono. Per queste ragioni e in aggiunta alla già citata mancanza di individuazione cartografica della presenza di habitat, i citati valori non possono che essere assunti come arbitrari.

Si riscontra invece che nella RA345 e nella RA346 i parametri di assegnazione dei valori sono sì rappresentati (nella RA343 non v'è nulla di tutto questo), pur tuttavia neppure in questo caso il lavoro del progettista può essere accettato come sufficiente.

Infatti non è per nulla condivisibile il ragionamento di significatività di impatto sugli habitat, valutando l'estensione della superficie impattata rispetto alla superficie di quell'habitat dell'intero SIC.

Fermo restando che la perdita diretta di habitat è indicatrice solo dell'impatto diretto, il mero dato superficiale è un dato quantitativo e non qualitativo e non tiene quindi in considerazione lo stato dell'habitat nel punto di intersezione, giacché la qualità dell'habitat può cambiare notevolmente, soprattutto per gli habitat fluviali (per esempio i lunghi siti IT3240019 / IT3240031 e IT3250012 / IT3250044), sia in considerazione della qualità dell'ambiente idrico (che come si vedrà nel § 2.2.1 non è conosciuta con precisione), sia per la qualità vegetazionale.

In quest'ottica la definizione delle percentuali da assegnare alle singole classi di significatività ("elevata": <5%; "significativa": tra 4,9% e 1,5%, ecc. - RA345: pag. 183; RA346: pag. 238) è un'operazione estremamente pericolosa, proprio perché non tiene in conto il valore locale dell'habitat impattato. Oltre a ciò, in rapporto al tipo di habitat presente in quel determinato sito, la scala di

⁹⁵ Quanto affermato non può tuttavia rispondere al vero, ricordando che la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia nella seconda metà del 2010 ha reso disponibile il bel lavoro "Cartografia degli habitat e monitoraggio specie floristiche dei siti Natura 2000 SIC IT3340006 Carso triestino e goriziano e ZPS IT3341002 Aree carsiche della Venezia Giulia".

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



assegnazione così rigidamente confermata è doppiamente sbagliata in quanto non tiene in conto la distribuzione di quell'habitat nel sito.

Ovvero, se l'habitat è disponibile per una superficie molto estesa, le percentuali assegnate potrebbero avere un senso; al contrario se l'habitat è poco rappresentato rispetto alla superficie del SIC, una percentuale anche bassa - qualità dell'habitat a parte - potrebbe essere estremamente significativa, come potrebbe essere letale la perdita anche solo di poche decine di metri quadrati di habitat in un sito di estensione ridotta^[96].

Questa riflessione sulla definizione della significatività è estendibile anche alle specie. Ossia quando presente (solo RA345 e RA346) il dato finale della significatività espresso dal progettista non è affidabile, in quanto parametrato (ammesse ma non concesse la coerenza e la giustezza delle considerazioni ecologiche) unicamente sugli impatti di progetto, non tenendo conto della qualità della situazione ambientale e delle pressioni in corso, di origini sia naturale sia antropica^[97].

⁹⁶ Molto chiaro a questo proposito il seguente esempio: "(...) una perdita di 100 metri quadri di habitat può essere significativa con riferimento ad un piccolo sito di orchidee rare, mentre una perdita analoga in una steppa molto estesa può essere irrilevante.

Il concetto di ciò che è «significativo» deve essere interpretato in modo obiettivo. Al tempo stesso, bisogna determinare la significatività in relazione alle particolarità ed alle condizioni ambientali del sito protetto cui si riferisce il piano o progetto, tenendo particolarmente conto degli obiettivi di conservazione del sito".

Da: Comunità europee, 2000. Commissione Europea. La gestione dei siti della rete natura 2000. Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva "Habitat" 92/43/CEE. § 4.4.1, "Incidenza significativa".

⁹⁷ Si veda per esempio RA345, pag. 183 e, allo stesso modo, RA346, pag. 238:

"I dati di riferimento relativi alle specie di interesse comunitario sono stati desunti dai Formulari Standard Natura 2000 e sono stati riportati in tabelle riepilogative. Si sono approfonditamente analizzate le possibili interferenze sulle specie di interesse comunitario segnalate e in relazione a ciò si sono esaminate le strutture e le tipologie di tutti gli habitat esistenti in funzione dei vari popolamenti faunistici. L'incidenza sulle specie di interesse comunitario è stata valutata a livello complessivo, tenendo conto di tutto l'insieme di interferenze prodotte dal progetto sul sito. In particolare, sono state prese in considerazione interazioni con la nicchia ecologica della specie (l'insieme delle risorse necessarie alla sopravvivenza di una specie) considerando interazioni con l'habitat e le risorse della specie e, inoltre, i disturbi prodotti dall'opera e l'interruzioni dei corridoi ecologici; quindi è stata costruita una tabella delle interferenze che attraverso l'analisi di una serie di valori assegnati ai vari parametri, conduce ad un livello medio per la stima dell'incidenza su ciascuna specie".

Le cose solo apparentemente stanno come qui affermato. Infatti nelle Relazioni Ambientali sono presenti le tipologie di habitat di specie ma non l'analisi di funzionalità ecologica delle loro strutture: "la nicchia ecologica della specie (ovvero) (l'insieme delle risorse necessarie alla sopravvivenza della specie)" non è stata affatto analizzata o se ciò è stato compiuto nelle Relazioni Ambientali non vi sono pertinenti informazioni a riguardo.

Non è neppure vero per queste due Relazioni Ambientali che siano state considerate le "interferenze prodotte dal progetto sul sito": infatti non v'è una rappresentazione specifica e tabellare tra fase di cantiere e fase di esercizio e l'impressione è che le risultanze di interferenza siano il prodotto di una considerazione uniforme sulle due fasi o, semmai, con un pensiero marcato sulla sola fase di esercizio. E comunque il Progettista dichiara apertamente che la sua analisi è relativa agli impatti dell'opera e non si parla di cumulo di impatti con altri piani/progetti coevi (che non sono conosciuti) o con il valore negativo di altre attività e fenomeni già in corso (che non sono conosciuti).

Con queste considerazioni appare più evidente che le interazioni di specie con i vari tipi di habitat e con la risorsa trofica a disposizione (o la funzionalità degli habitat per altre funzioni biologiche) è solo immaginata o presunta, anche a maglie molto larghe, senza un'effettiva conoscenza dei luoghi reali.

Ancor di più si può affermare che il basso valore finale di significatività dell'incidenza (sempre ritrovabile come "trascurabile" o "non significativa" per i vari siti Natura 2000 presi in considerazione) senz'altro non è credibile. I vari habitat oggetto di impatto diretto o in connessione ecologica con i luoghi impattati (i vari habitat spondali, le aree boscate o di transizione, le zone umide) al momento della valutazione vengono sistematicamente privati di valori circa la loro complessità biologica.

Ma se è così come si vuol far credere per sostenere la bassa significatività di impatti dell'opera sulla componente habitat, allora questa poca complessità biologica avrà anche un ritorno negativo sulla funzionalità ideale degli habitat stessi come

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



Ancora un **terzo esempio**, sempre mutuato dalla RA344, All. 7. La definizione (descrizione ed analisi) degli aspetti faunistici di interesse comunitario (pagg. 20÷29) è portata avanti solo sulla base dei habitat di interesse comunitario per i quali, come visto precedentemente, non sono conosciuti i limiti cartografici ma che, soprattutto, non sono esclusivi come habitat di specie. Ciò significa che gli habitat di interesse comunitario possono rappresentare habitat di specie, ma le specie di interesse comunitario svolgono il loro ciclo biologico (caccia, sosta, riparo, nidificazione, corteggiamento, fuga, ecc.) anche in altri ambiti, non direttamente coperti dalla Direttiva 92/43/CEE⁹⁸.

Ciò significa ancora che tutto quanto riportato nelle pagg. 25÷29 della RA344 come matrici riepilogative - a parte il valore dei dati ivi riportati, sui quali ben si avrebbe a che ridire - non ha alcun senso per la parzialità che rappresentano: le specie di interesse comunitario vanno indagate in base all'etologia di specie e non in base agli habitat di interesse comunitario potenzialmente impattati, ossia le specie possono essere ritrovabili anche in altri habitat impattati direttamente ed indirettamente dalla linea ferroviaria e quindi completamente ignorati.

Continuando nella evidenziazione dell'errata o insufficiente metodologia, si può mantenere la RA344, All. 7 come emblema di riferimento. Il **quarto esempio**, anche per continuità logica con i precedenti, vuole soffermarsi sulla minimizzazione radicale da parte del Proponente nei confronti degli impatti, prima attenuati, poi nascosti e infine definitivamente fatti scomparire in fase conclusiva.

Ovvero per quanto riguarda le specie, anche ammesso che per gli impatti l'analisi condotta sia accettabile (e come visto non lo è, anche in considerazione che non sono stati minimamente analizzati i fattori di pressione già attivi), le stesse specie non vengono considerate per le loro singolarità ma viene tratta una conclusione grossolana e senza senso del tipo "visto che tutto sommato sono poche le specie che subiscono danni, non ha senso occuparsi di quelle che ne subiscono" e viene concluso il ragionamento con una general-generica definizione che l'incidenza "con le specie (...) [e] con le aree Natura 2000 presenti nelle aree limitrofe risulta di lieve entità": questa affermazione è falsa, in quanto le aree limitrofe non sono state minimamente indagate come aree di specie!

Nel caso del Proteo (*Proteus anguinus*), specie prioritaria, il Proponente non riesce oggettivamente a sostenere questa tesi ed è costretto dall'evidenza dei dati a tenere una linea più probabilistica sugli impatti, che tuttavia attenua nel seno della possibilità, affermando: "Un discorso particolare meritano le potenziali interazioni prodotte verso il *Proteus anguinus*; esaminando il profilo di diversi tratti in galleria si rileva che, nell'ambito di interesse, il tracciato non intercetta mai cavità idonee ad ospitare la specie e non dovrebbe, quindi, determinare sottrazione di habitat per la specie. Non sono però da escludere fenomeni di

habitat di specie. Se la funzionalità degli habitat di specie è minore rispetto ad un livello ottimale, quegli habitat saranno allora decisamente importanti per le specie, per la loro funzionalità residua. Se ne deve concludere che questa funzionalità residua se ulteriormente intaccata dovrà forzosamente far aumentare la significatività dell'impatto della nuova opera sulle specie.

I parametri di valutazione ("*Interferenza habitat*", "*Sottrazione risorse*", "*Interruzione percorsi*") utilizzati dal Progettista non avrebbero dovuto presentare dei valori bassi perché qui non sono in esame habitat dalla complessità ecologica ottimale bensì, spesso, nicchie residue di territorio dall'alta importanza funzionale, benché ridotta: il Progettista dovrà perciò tenere conto non di valori assoluti ma di valori relativi.

⁹⁸ Stesso errore è presente nella RA345, a pag. 197: "Il tracciato ferroviario in progetto si snoda nel settore perilagunare superiore della laguna veneta, pertanto non interessando direttamente il sito Natura 2000 [IT3250031 e IT3250046, ndr] non determina alcuna perdita di habitat di interesse comunitario. Al tempo stesso, la localizzazione del tracciato consente di escludere l'insorgere di frammentazione di habitat faunistici [ossia habitat di specie, ndr] sensibili propri del sito".

L'errore qui sta nel considerare gli habitat faunistici "*propri del sito*" e non habitat faunistici a disposizione sul territorio e, quindi, anche fuori di un sito Natura 2000 e perciò potenzialmente interessati dal tracciato ferroviario.

Idem più avanti a pag. 215, sempre nella RA345: solo gli habitat di interesse comunitario vengono considerati come habitat di specie.



for a living planet®



disturbo dovuti all'emissione di vibrazioni e di rumore prodotte durante la costruzione e l'esercizio dell'opera, che potrebbero diffondersi nel sottosuolo interessando cavità limitrofe alla zona di intervento, dove il Proteo è potenzialmente presente" (pag. 29).

Si osservino le incongruenze:

- 1) se il tracciato non intercetta "mai" cavità idonee, non ha senso successivamente utilizzare dei verbi al condizionale con "non dovrebbe determinare sottrazione di habitat per la specie";
- 2) la questione non è in questi termini in quanto il Proponente stesso, nella relazione sulla parte specifica (RA344, pag. 158) rimane sul vago ma soprattutto ammette di non avere conoscenze sufficienti, ovvero svolge il proprio lavoro in base a quelle disponibili ma non dispone migliori indagini.

D'altra parte lo stesso RA344, a pag. 95 riporta stralci del Formulario Standard del sito IT3340006, che tra le altre cose recita: "Diffuso e localmente piuttosto comune *Proteus anguinus*, vertebrato stigobio di importanza prioritaria (dal 2003), che nella zona trova il suo limite occidentale di diffusione naturale".

Viene perciò da domandarsi in base a quali osservazioni gli estensori del Formulario abbiano asserito che Proteo è di fatto "piuttosto comune"; logica vorrebbe che tale affermazione sia possibile solo a fronte di un riscontro in campo. Il dubbio è perciò immediato: il WWF teme cioè che **si sappia benissimo quale siano gli habitat di *Proteus anguinus*, ma per convenienza si sia volutamente impostato un discorso vago, con sospette mancanze di conoscenze.**

Il punto peggiore è tuttavia che 3), si ammette la possibilità di disturbi (in questo caso da vibrazioni e rumori) e si lascia cadere il discorso senza affrontare il problema, ovvero lo si intende affrontare solo a progettazione approvata⁹⁹.

Ancora un esempio, il **quinto**, sulla RA344: gli impatti indiretti sul sito IT3330005 non vengono minimamente affrontati, anche se questo si trova nel *buffer* di 1 km¹⁰⁰ dalla linea ferroviaria.

Ancora a proposito di impatti, sia nascosti o minimizzati, sia non affrontati, una "variazione sul tema" viene dalla RA345 (pag. 197), che definisce che la "linea ferroviaria non costituisca una significativa fonte di rumore per le popolazioni che frequentano i diversi habitat presenti nella laguna" veneta, in quanto il tracciato sarebbe distante almeno un chilometro. Il Proponente qui immagina che le popolazioni avifaunistiche che frequentano la laguna lì vi rimangano acquisite per tempo indefinito, senza mai spostarsi all'esterno (stesso concetto presente anche nell'analisi del SIC/ZPS IT3250006, pag. 221÷227).

La necessità di effettuare una verifica sulle popolazioni che dall'esterno vadano in laguna per espletare funzioni vitali e poi ne riescano, non è presa minimamente in conto: così neppure per il contrario, che specie dalla laguna si spostino nell'entroterra e poi in laguna facciano ritorno. E' perciò pacifico che il rumore e l'effetto barriera, sia durante il cantiere sia durante l'esercizio dell'opera, saranno un fattore negativo, probabilmente significativo per alcune specie, che produrrà una contrazione di areali.

Qualcosa di simile è riscontrabile anche per lo *screening* condotto dalla RA346 sul sito del Bosco di Alvisopoli (pagg. 247÷251), nella fattispecie sulla focalizzazione unicamente degli impatti diretti a carico di habitat di interesse comunitario e conseguentemente di questi come habitat di specie, considerando le

⁹⁹ "Anche le interferenze con *Proteus anguinus* risultano circoscritte alle grotte in cui le caratteristiche ambientali risultano idonee alla presenza della specie; non sono tuttavia da escludere disturbi dovuti al propagarsi delle vibrazioni e del rumore durante la fase di esercizio dell'opera. Tali problematiche richiederanno, nelle fasi successive della progettazione, sulla base di specifiche campagne di indagine e monitoraggio, la definizione di adeguati approfondimenti tecnici tali da poter individuare adeguate misure di mitigazione" (RA344, pag. 159).

¹⁰⁰ Lo stesso sito è invece direttamente impattato nella tratta Portogruaro-Ronchi dei Legionari, nella Commessa L346.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



specie come elementi inamovibili e unicamente ritrovabili all'interno del perimetro dell'area. In questa direzione di ragionamento, per quanto interessante possa essere la soluzione di far allontanare il sedime autostradale della A4 dal bosco per ivi far spazio alla tratta ferroviaria, sembra davvero superficiale affermare che di conseguenza gli impatti di specie sono da considerarsi "trascurabili" o "non significativi", anche in rapporto all'aumento di rumore, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, apportato dalla nuova opera.^[101]

E ancora un **sesto esempio**, sulla significatività dell'effetto barriera dell'opera.

E' bene ricordare che l'altezza di volo di un uccello dipende esclusivamente da fattori esterni ed interni che interagiscono a volte tra loro, determinandone il comportamento e le condizioni fisiche. Principalmente sono stati così definiti:

- fattori esterni:
 - condizioni climatiche;
 - presenza/assenza di vento;
 - presenza/assenza di nebbia o copertura nuvolosa;
 - temperatura,
- fattori interni:
 - età ed esperienza;
 - stato fisico (debolito per il freddo, la fame, la disidratazione, stress migratorio, disturbo, paura).
- In misura strettamente correlata con questi fattori agisce l'attività in corso dell'animale e il suo periodo del ciclo biologico (attività riproduttiva, trofica, dispersione, svernamento, migrazione, fuga, allontanamento di altri individui dal proprio territorio, competizione alimentare, territoriale).

Un uccello non vola "presumibilmente" sopra (o sotto) le barriere (viadotti), grazie alla sua "attitudine [ad] oltrepassarle" (RA345, pag. 208) ma vola dove il vento, la temperatura, il comportamento adottato (fuga, caccia, spostamento, corteggiamento, territorialità, migrazione, ecc.) e le condizioni fisiche lo portano a volare.

Una quaglia (*Coturnix coturnix*), che in genere si sposta in volo solo di notte, migra volando ad altezze variabili anche elevate, mentre di giorno, in caso di fuga dai predatori, compie voli rumorosi brevi e bassi al suolo.

Un'Albanella minore (*Circus pygargus*, 10 presenze nei 22 siti indagati, Allegato 1 della Direttiva 2009/147/CE) in migrazione o spostamento cerca correnti ascensionali che l'aiutino a sorvolare le distanze con il minor dispendio energetico possibile, e in base alle condizioni meteorologiche, può alzarsi anche a quote elevate (oltre i mille metri) oppure continuare il volo battuto ad altezze variabili che vanno dai pochi centimetri al suolo (se nel frattempo è anche in cerca di cibo, come è solita fare) ai 20, 30, 40, 100 e più metri di altezza^[102].

Affermare che l'impatto dell'opera su viadotto sarebbe basso per l'avifauna poiché gli uccelli in maniera presumibile vi passerebbero oltre, dal punto di vista scientifico è un'impostazione analitico-metodologica totalmente assurda, priva di alcun rilievo specifico, di serietà e conoscenza del mondo degli uccelli in tutte le loro fasi del ciclo biologico.

¹⁰¹ Per l'approfondimento sul Bosco di Alvisopoli si veda specifico § 2.4.1 e relativi sottocapitoli.

¹⁰² Medesime attitudini dell'Albanella minore sono riscontrabili anche per Falco di palude (*Circus aeruginosus*) e per Albanella reale (*Circus cyaneus*): entrambe le specie sono in All. 1 della Direttiva 2009/147/CE (Albanella reale è anche SPEC 3), rispettivamente contattabili in 15 e 18 siti tra quelli analizzati dal WWF.



for a living planet®



Con tutti gli spunti presentati in questo § 2.1.3.2.3 si comprende come sia banale e perfino tedioso continuare in questo modo, cercando di riportare ad una linea logica, verificata e verificabile la progressione di un discorso che porta in tutt'altra direzione in quanto, semplicemente, tale discorso ha come struttura un'incerta approssimazione che ha mostrato alla fine tutta la sua inaffidabilità tecnico-scientifica.

Conviene a questo punto ricordare un aggettivo presente nella Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 3, primo periodo, ossia "opportuno"¹⁰³. In forma riassuntiva verso l'opportuno livello di conoscenza delle valenze ambientali e naturalistiche (per le quali si è a lungo argomentato in precedenza) e verso l'opportuna capacità di esemplificare gli impatti di progetto, occorre rivolgersi ancora ad un documento comunitario¹⁰⁴, che viene in aiuto nello specificare il significato di una metodologia qui in grandissima percentuale mancata. Si desidera contribuire alla corretta informazione dello specifico argomento¹⁰⁵, trascrivendone il testo:

"Le 'valutazioni opportune' delle incidenze del piano o del progetto sul sito interessato devono precedere l'approvazione e tener conto degli effetti cumulativi risultanti dalla combinazione del piano o del progetto in questione con altri piani o progetti alla luce degli obiettivi di conservazione del sito. Ciò significa che occorre individuare tutti gli aspetti del piano o del progetto che, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti, hanno ripercussioni su tali obiettivi, sulla base delle più recenti conoscenze scientifiche nel campo.

Le procedure di valutazione dei piani o dei progetti che possono incidere sui siti della rete Natura 2000 devono garantire l'esame approfondito di tutti gli elementi che contribuiscono all'integrità del sito e alla coerenza complessiva della rete, sia nella definizione delle condizioni di riferimento che nelle fasi che portano ad individuare i potenziali impatti, le misure di mitigazione e gli impatti residui. In questo modo si determina cosa si deve compensare, a livello qualitativo e quantitativo. A prescindere dal fatto che le disposizioni dell'articolo 6, paragrafo 3, siano rispettate seguendo le procedure esistenti di valutazione dell'impatto ambientale o altri metodi particolari, è necessario garantire gli elementi riassunti di seguito.

- *I risultati della valutazione indicata nell'articolo 6, paragrafo 3, devono permettere di risalire a tutte le decisioni prese, compresa la scelta delle alternative e i motivi imperativi di rilevante interesse pubblico.*
- *La valutazione deve contenere tutti gli elementi che contribuiscono all'integrità del sito e alla coerenza globale della rete e che sono definiti negli obiettivi di conservazione del sito e nel formulario standard di Natura 2000; deve inoltre basarsi sui migliori dati scientifici disponibili nel settore. Le informazioni richieste devono essere aggiornate e riguardare quanto segue:*
 - struttura e funzione dei beni ecologici del sito e loro ruolo;*

¹⁰³ "Qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso e necessario alla gestione del sito ma che possa avere incidenze significative su tale sito, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti, forma oggetto di una opportuna valutazione dell'incidenza che ha sul sito, tenendo conto degli obiettivi di conservazione del medesimo".

¹⁰⁴ Fonte: "Comunità europee, gennaio 2007. Documento di orientamento sull'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva "Habitat" (92/43/CEE). Chiarificazione dei concetti di: Soluzioni alternative, Motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, Misure compensative, Coerenza globale, Parere della Commissione".

¹⁰⁵ Dal documento della nota precedente, § 1.3, "Considerazioni iniziali": "Si raccomanda vivamente di svolgere attività di divulgazione e formazione nei confronti delle parti interessate (ad esempio le autorità ad un livello amministrativo diverso, i consulenti e chi sviluppa i piani o i progetti)".

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



- superficie, rappresentatività e stato di conservazione degli habitat prioritari e non prioritari presenti nel sito;
 - dimensione della popolazione, grado di isolamento, ecotipo, pool genico, struttura per classi di età e stato di conservazione delle specie che si trovano nel sito e che figurano nell'allegato II della direttiva Habitat o nell'allegato I della direttiva sugli uccelli selvatici
 - ruolo del sito nell'ambito della regione biogeografica e rispetto alla coerenza della rete Natura 2000;
 - altri valori e funzioni ecologici individuati nel sito.
- La valutazione deve individuare, in maniera esaustiva, tutti gli impatti potenziali del piano o del progetto che potrebbero rivelarsi significativi per il sito, tenuto conto degli impatti cumulativi e di altri effetti che potrebbero derivare dall'azione congiunta del piano o del progetto valutato e di altri piani o progetti.
 - La valutazione prevista dall'articolo 6, paragrafo 3, deve applicare le migliori tecniche e i migliori metodi disponibili per valutare l'entità degli effetti del piano/progetto sull'integrità biologica del o dei siti che rischiano di essere danneggiati.
 - La valutazione deve prevedere che nel piano o progetto interessato vengano inserite le misure più efficaci di attenuazione degli impatti, in modo da evitare, ridurre o se possibile eliminare le incidenze negative sul sito.
 - La caratterizzazione dell'integrità biologica e la valutazione dell'impatto devono fondarsi sui migliori indicatori disponibili specifici ai beni Natura 2000, che devono servire anche a monitorare l'attuazione del piano o del progetto "[106].

Quando presenti a fine analisi di incidenza, le matrici di significatività di impatto sono da definirsi perciò scientificamente insufficienti e, opportunamente, andranno sostituite da matrici che mettano in precisa relazione tutte le peculiarità naturalistiche dei siti (habitat di interesse comunitario, habitat di specie, specie di interesse comunitario, migratori abituali, specie in All. IV della Direttiva 92/43/CEE più, in maniera auspicabile, almeno, anche le suddivisioni SPEC) con i vari impatti di progetto (diretti ed indiretti, temporanei e permanenti, visibili ed invisibili, ecc.), sul sito oggetto di intervento, su Area di Influenza e su Area Vasta, considerando naturalmente la durata dell'impatto e la sua previsione temporale per meglio identificarne gli effetti a seconda dei vari cicli biologici.

Gli studi di incidenza e relative autovalutazioni da parte del Proponente, presenti nelle RA 344, RA 345 e RA 346 sono da considerarsi autoreferenziali, altamente insufficienti, fuorvianti, largamente distanti dalla definizione accurata degli impatti dell'opera, sia per la fase di cantiere che per la fase di esercizio.

Risulta infine non accettabile che gli SIA presentino delle valutazioni di incidenza che come analisi si siano fermate alla prima fase di screening.

2.1.3.2.4 Parte 2 dell'All. G del DPR 357/97 e smt Conclusioni

Per quanto attiene alla specifica richiesta dell'Allegato G, trattato nel § 2.1.3.2 e relativi sottocapitoli, si ritiene la stessa assolutamente non soddisfatta.

¹⁰⁶ Fonte: "Comunità europee, gennaio 2007. Documento di orientamento sull'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva "Habitat" (92/43/CEE). Chiarificazione dei concetti di: Soluzioni alternative, Motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, Misure compensative, Coerenza globale, Parere della Commissione". § 1.3, "Considerazioni iniziali".



WWF® for a living planet®



Il lavoro del WWF si è raccordato puntualmente alle richieste dell'Allegato G del DPR 357/97 e smi e indica chiaramente le mancanze progettuali e, conseguentemente, la non ottemperanza relativamente alla normativa nazionale e alla sopraordinata normativa comunitaria.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



2.1.4 Le soluzioni alternative

La valutazione dell'incidenza, concordemente a quanto riconosciuto a livello procedurale^[107] anche dal giudice comunitario^[108], dovrà prevedere tutti i passaggi progressivi e consequenziali del caso, ivi comprendendo anche lo studio di soluzioni alternative e la verifica dell' "opzione zero"^[109].

Ne discende che in tale mancanza (nuovamente si ricorda che dev'essere sopperita da un'analisi adeguata e scientificamente sostenibile, sia da parte del Proponente sia da parte dell'Autorità competente), sono applicabili i disposti della L. 296 del 27.12.2006 (cd. "Legge finanziaria 2007"), art. 1, c. 1213÷1216^[110].

Certamente la disposizione metodologica organizzata nella Guida della Commissione non costituisce un obbligo di legge e non è l'unica possibile; tuttavia per quanto risulta fino ad oggi e per quanto il Giudice europeo ha, di fatto, definito, è un ottimo sistema pratico e funzionale (oltre che naturalmente coerente con

¹⁰⁷ Si veda: Comunità europee, 2002. Commissione Europea: *Valutazione di piani e progetti aventi un'incidenza significativa sui siti della rete Natura 2000. Guida metodologica alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 3 e 4 della direttiva "Habitat" 92/43/CEE*

¹⁰⁸ Si verifichi per questo, per esempio, proprio a carico della Repubblica Italiana, la Sentenza di condanna C-304/05 del 20.09.2007, che ha riguardato il "(...) progetto relativo all'ampliamento e all'adattamento della zona sciistica di Santa Caterina Valfurva (piste denominate «Bucaneve» e «Edelweiss») e alla realizzazione delle correlate infrastrutture, in vista dei campionati mondiali di sci alpino del 2005, nella zona di protezione speciale IT2040044, Parco Nazionale dello Stelvio". La realizzazione di tali opere a giudizio della Commissione "(...) non era giustificata da motivi imperativi di rilevante interesse pubblico" (punto 76). La Corte ha definito (punto 83) che "Occorre inoltre rilevare che l'art. 6, n. 4, della direttiva 92/43 può essere applicato solo dopo che l'incidenza di un piano o di un progetto sia stata valutata ai sensi dell'art. 6, n. 3, della direttiva medesima.

La conoscenza di tale incidenza con riferimento agli obiettivi di conservazione relativi al sito in questione costituisce un presupposto imprescindibile ai fini dell'applicazione del detto art. 6, n. 4, dato che, in assenza di tali elementi, non può essere valutato alcun requisito di applicazione di tale disposizione di deroga. L'esame di eventuali motivi imperativi di rilevante interesse pubblico e quello dell'esistenza di alternative meno dannose richiedono, infatti, una ponderazione con riferimento ai danni che il piano o il progetto in questione cagiona al sito. Inoltre, per determinare la natura di eventuali misure compensative, i danni al detto sito devono essere individuati con precisione".

¹⁰⁹ Si veda successivo **box 2.1.4.1**.

¹¹⁰ "1213. Al fine di prevenire l'instaurazione delle procedure d'infrazione di cui agli articoli 226 e seguenti del Trattato istitutivo della Comunità europea o per porre termine alle stesse, le regioni, le province autonome di Trento e di Bolzano, gli enti territoriali, gli altri enti pubblici e i soggetti equiparati adottano ogni misura necessaria a porre tempestivamente rimedio alle violazioni, loro imputabili, degli obblighi degli Stati nazionali derivanti dalla normativa comunitaria.

Essi sono in ogni caso tenuti a dare pronta esecuzione agli obblighi derivanti dalle sentenze rese dalla Corte di giustizia delle Comunità europee, ai sensi dell'articolo 228, paragrafo 1, del citato Trattato.

1214. Lo Stato esercita nei confronti dei soggetti di cui al comma 1213, che si rendono responsabili della violazione degli obblighi derivanti dalla normativa comunitaria o che non diano tempestiva esecuzione alle sentenze della Corte di giustizia delle Comunità europee, i poteri sostitutivi necessari, secondo i principi e le procedure stabiliti dall'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131, e dall'articolo 11, comma 8, della legge 4 febbraio 2005, n. 11.

1215. Lo Stato ha diritto di rivalersi nei confronti dei soggetti di cui al comma 1213 indicati dalla Commissione europea nelle regolazioni finanziarie operate a carico dell'Italia a valere sulle risorse del Fondo europeo agricolo di garanzia (FEAGA), del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) e degli altri Fondi aventi finalità strutturali.

1216. Lo Stato ha diritto di rivalersi sui soggetti responsabili delle violazioni degli obblighi di cui al comma 1213 degli oneri finanziari derivanti dalle sentenze di condanna rese dalla Corte di giustizia delle Comunità europee ai sensi dell'articolo 228, paragrafo 2, del Trattato istitutivo della Comunità europea".

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



i principi dell'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE) per conseguire gli obiettivi di conservazione in presenza di piani/progetti potenzialmente impattanti su un sito Natura 2000.

Quel che è legge è la progressione della Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 4, primo periodo ove si enuncia chiaramente (questo sì, il Giudice europeo l'ha già attestato e la Commissione l'ha ben spiegato nella già citata Guida metodologica) che le soluzioni alternative si "producono" nel momento in cui si constatano le conclusioni negative della valutazione di incidenza.

Per prima cosa va definito che il progetto è insostenibile rispetto agli obiettivi di conservazione del/i sito/i Natura 2000: nei confronti della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste questo è particolarmente evidente in alcune aree (siti carsici), ma questa è un'evidenza solo di buon senso perché attualmente non è ancora un'evidenza scientifica giacché tale approccio, che avanza anche per tappe progressive nella sua procedura, non è presente nella documentazione progettuale. Anzi, le analisi di incidenza sono state fatte fermare al livello iniziale di *screening*!

Stabilendo l'evidenza e/o meglio, l'evidenza scientifica dell'impatto progettuale, il Proponente ha il dovere di esaminare delle soluzioni alternative, così come prescrive anche l'apposita Guida comunitaria. Ovvero:

"Come prima tappa, le autorità competenti devono esaminare la possibilità di soluzioni alternative che meglio rispettino l'integrità del sito in questione. Di norma, queste soluzioni avrebbero già dovuto essere state individuate nell'ambito della valutazione iniziale effettuata ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3. Esse possono comprendere ubicazioni alternative (percorsi in caso di sviluppi lineari), dimensioni o impostazioni diverse di sviluppo oppure processi alternativi. Va anche considerata l'«opzione zero».

Conformemente al principio di sussidiarietà, spetta alle autorità nazionali competenti effettuare i necessari raffronti tra queste soluzioni alternative. Va sottolineato che i parametri di riferimento per questi raffronti concernono gli aspetti relativi alla conservazione e alla manutenzione dell'integrità del sito e delle sue funzioni ecologiche. In questa fase, quindi, altri criteri di valutazione, ad esempio economici, non possono essere considerati prevalenti su quelli ecologici"^[111].

Assolutamente dirimente è rilevare poi che "L'esame di soluzioni alternative richiede pertanto che prevalgano gli obiettivi di conservazione e lo status del sito Natura 2000 su ogni altra considerazione di costi, ritardi o altri aspetti che attengono alle soluzioni alternative"^[112] - ^[113].

Le soluzioni alternative vanno esaminate con la stessa adeguatezza con cui si esamina la soluzione prescelta e, dato che come visto "in questa fase (...) i criteri di valutazione (...) economici non possono essere considerati prevalenti su quelli ecologici", questo lo si può fare con coerenza e completezza solo dopo aver conosciuto gli stessi criteri ecologici, ovvero dopo aver espletato tutte le analisi conoscitive.

E' per questo che le soluzioni alternative di progetto, e l'eventuale opzione zero (si veda box nella pagina successiva), per quanto riguarda gli impatti su siti afferenti alla rete Natura 2000 vanno esaminate all'interno della procedura stabilita dal legislatore comunitario e la loro analisi va posta nella terza fase della valutazione dell'incidenza. Inoltre occorre tenere presente che non solo il Proponente è tenuto a

¹¹¹ Comunità europee, 2000. Commissione Europea: *La gestione dei siti della rete natura 2000. Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva "Habitat" 92/43/CEE. § 5.3.1, "Esame di soluzioni alternative".*

¹¹² Comunità europee, 2002. Commissione Europea: *"Valutazione di piani e progetti aventi un'incidenza significativa sui siti della rete Natura 2000. Guida metodologica alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 3 e 4 della direttiva "Habitat" 92/43/CEE", § 3.3.1, "Livello III: valutazione di soluzioni alternative".*

¹¹³ Il grassetto è originale nel testo.



for a living planet®



verificare le soluzioni alternative bensì che anche l'Autorità competente^[114] potrà svolgere al meglio il suo ruolo solo se detto comparto di analisi sarà sviscerato in maniera esaustiva e coerente con le disposizioni di legge.

2.1.4.1 L'opzione zero

In merito all'opzione zero si annota che gli SIA, all'interno della procedura di incidenza di cui alla Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 3, non prendono neppure in esame detta possibilità.

Mentre è comprensibile che avendo una pianificazione di riferimento da realizzare, il Progettista abbia proceduto per *step* successivi, allo stesso modo non si può fare a meno di notare che questo modo di progettare non è attinente alle richieste della normativa comunitaria e quindi il contesto dal quale si parte è di riferimento ma non può essere inamovibile e/o indiscutibile, pena la forzatura del procedimento che ha per obiettivo la tutela di un valore comune rappresentato dal bene territorio, dall'ambiente e dalla biodiversità, che in questo caso è ad inizio considerazione di livello superiore al valore economico (come si è citato nella pagina precedente: ***“prevalgano gli obiettivi di conservazione e lo status del sito Natura 2000 su ogni altra considerazione di costi, ritardi o altri aspetti che attengono alle soluzioni alternative”***).

Da ciò discende che l'opzione zero non è da applicare *tout court*, aprioristicamente, come un'opzione progettuale di medesimo livello delle altre.

Ancor più grave quando l'opzione zero non viene neppure presa in considerazione.

Essa si applica nel momento in cui *questo* progetto è determinato sia eccessivamente impattante, non sostenibile e non attuabile anche attraverso altre alternative.

Per cui la scelta dell'opzione zero deve essere fatta all'interno di una procedura riconosciuta e percorsa: per quanto riguarda i siti e le valenze afferenti a Natura 2000, gli SIA non hanno utilizzato questa procedura e sono con essa in chiara difformità.

Chiamare in causa *“l'esame di modi alternativi di attuare il progetto/piano”*^[115] significa nella sua immediatezza di comprensione verificare come raggiungere in altro modo gli obiettivi del progetto tenendo fermi questi ultimi: sulla capacità da parte del Proponente di presentare in questo progetto delle effettive alternative, molto si è già detto nello specifico nel primo invio di Osservazioni del WWF dello scorso 21 febbraio, al quale si rimanda per un miglior approfondimento.

Ma l'esame di modi alternativi può significare anche rivedere gli obiettivi di progetto^[116]: questo nodo cruciale della procedura implica la revisione delle motivazioni generali.

¹¹⁴ “L'autorità competente non deve circoscrivere l'esame delle soluzioni alternative a quelle suggerite dai proponenti del progetto/piano”. Da: Comunità europee, 2002. Commissione Europea: “Valutazione di piani e progetti aventi un'incidenza significativa sui siti della rete Natura 2000. Guida metodologica alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 3 e 4 della direttiva “Habitat” 92/43/CEE”, § 3.3.1, “Livello III: valutazione di soluzioni alternative”.

¹¹⁵ Stessa pubblicazione di cui alla precedente **Nota 114**.

¹¹⁶ Per esempio. “Tra le soluzioni alternative possono essere identificate varianti a: (...) mezzi per conseguire gli obiettivi (ad esempio, gestione della domanda)”. Da: Comunità europee, 2002. Commissione Europea: “Valutazione di piani e progetti
Progetto preliminare denominato “Nuova Linea AVIAC Venezia-Trieste”
Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



In conclusione l'analisi qui prospettata delle soluzioni alternative è impropria e normativamente inadeguata in quanto, tra l'altro, non facendo lavorare il Proponente sugli obiettivi della sua opera, forza la procedura - anche grazie all'inserimento dell'intervento all'interno delle opere strategiche di interesse nazionale - rispetto alla Direttiva 92/43/CEE, art. 6, dando per essa accesso diretto alla Fase 4 della valutazione di incidenza, relativa alle deroghe.

Le deroghe - di cui alla Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 4, primo e secondo periodo - non possono essere attivate senza aver prima percorso le tappe salienti della valutazione di incidenza¹¹⁷, ivi comprendendo dopo la "Valutazione appropriata" di Fase 2, tutte le eventuali alternative di progetto, in mancanza di alternative accettabili l'opzione zero e, eventualmente, per poter applicare le compensazioni, l'individuazione precisa dei danni al/i sito/i.

aventi un'incidenza significativa sui siti della rete Natura 2000. Guida metodologica alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 3 e 4 della direttiva "Habitat" 92/43/CEE", § 3.3.2, "Fase I: identificazione delle soluzioni alternative".

¹¹⁷ Si veda nuovamente come riferimento la precedente **Nota 108**.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



2.1.5 Mitigazioni e compensazioni

Un errore procedurale che è riscontrato in tutti i SIA analizzati, viziato dalla convinzione di poter accedere alle deroghe con libertà, ovvero che il progetto sia da realizzare comunque, è quello di accomunare misure di mitigazione e misure di compensazione allo stesso livello e anche di confondere misure di compensazione come misure di mitigazione.

Occorre specificare:

- “mitigare” o “attenuare” (per usare i verbi tipici delle Guide comunitarie interpretativa e metodologica) non vuol dire certamente *eliminare* ma solo *ridurre* una perturbazione negativa significativa ad un livello tale per cui la perturbazione stessa dovrebbe o può risultare sostenibile. Per poter definire quindi quale sia il livello di sostenibilità di un ecosistema occorre prima definire la capacità di resilienza di habitat e specie, attività che comporta una certa complessità di analisi, locali, su Area di Influenza e su Area Vasta, così come non è stato fatto per quest’opera e come si è già largamente dimostrato;
- la natura delle misure di mitigazione (o di *attenuazione*)^[118], in un sito Natura 2000, consiste in varie attenzioni operative per le quali, realizzando le opere in progetto, il risultato in termini di impatti è in linea con gli obiettivi di conservazione del sito stesso.

In quest’ottica la tipologia delle misure di mitigazione è per lo più:

- di cantiere (organizzazione varia del cantiere con piano di intervento rapido per il contenimento e l’assorbimento di eventuali sversamenti accidentali che interessino le acque e/o il suolo, lavaggio automezzi e macchinari, bagnatura del piazzale del cantiere e delle strade bianche percorse dai mezzi operativi in periodi siccitosi, drenaggio e depurazione delle acque, cura nel non danneggiare gli habitat ove non necessario, rapido smantellamento del cantiere a fine lavori, ecc.);
- sulla tempistica dei lavori (realizzazione la più veloce possibile, tagli su aree boscate in periodo invernale, realizzazione dell’opera in periodi non cruciali per le specie, ecc.)^[119].

Tutto ciò che è altro da queste attenzioni operative va posto nel seno delle misure compensative, in maniera netta quando si tratti di ripristini ambientali.

¹¹⁸ “Misure intese a ridurre al minimo o addirittura a sopprimere l’impatto negativo di un piano o progetto durante o dopo la sua realizzazione”. Comunità europee, 2000. Commissione Europea: *La gestione dei siti della rete natura 2000. Guida all’interpretazione dell’articolo 6 della direttiva “Habitat” 92/43/CEE*, § 4.5.2.

¹¹⁹ E’ decisamente non accettabile che il redattore non si ponga il problema di affrontare la tempistica di cantiere e di poter indirizzare o influenzare il cronoprogramma dei lavori, ponendo in evidenza i periodi dell’anno più sensibili per le varie specie, a seconda delle loro funzioni biologiche e impostando così queste tradizionali - e indispensabili - misure di mitigazione. Si veda anche successiva **Nota 159**.

Progetto preliminare denominato “Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste”
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



- I lavori di ripristino di habitat di interesse comunitario danneggiati^[120] sono a tutti gli effetti misure di compensazione e non di mitigazione, giacché il danneggiamento dell'habitat, inficiando la sua funzionalità, può portare il sito fuori dalla coerenza locale o di rete di Natura 2000. La Guida interpretativa all'art. 6 della Direttiva, al § 5.4.3, molto chiaramente riporta: "L'articolo 6, paragrafo 4 impone di «tutelare» la coerenza di Natura 2000. La direttiva presume quindi che la rete «originale» sia stata coerente. Se si applica il regime di deroga, la situazione va corretta in modo da ripristinare pienamente la coerenza". Siamo quindi in regime di deroghe, ovvero al quarto livello della procedura di Valutazione di Incidenza, ove trovano posto le misure di compensazione e non quelle di mitigazione.

Ancora più esplicito è il passaggio della Guida metodologica della Commissione^[121] che al § 3.4.2, "Individuazione delle misure compensative", nel riquadro 15 cita: "Ripristino - ripristino degli habitat per salvaguardarne il valore di conservazione e l'ottemperanza con gli obiettivi di conservazione del sito"^[122];

- l'accesso alle deroghe di cui alla Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 4, primo e secondo periodo, deve automaticamente essere accompagnato da misure di compensazione, che devono rispondere ai requisiti di cui alle citate Guide comunitarie. Deroghe e misure di compensazione vanno di pari passo: se si accede alle deroghe, è automaticamente chiamata in causa la necessità di studiare delle compensazioni; se al progetto vengono proposte azioni definite come compensazioni, implicitamente si sta attivando il livello ove devono lavorare le deroghe.

Come si è già visto nell'ultimo capoverso del capitolo precedente, le deroghe non possono essere attivate senza aver prima percorso le tappe salienti della valutazione di incidenza.

¹²⁰ Occorre perciò che le Relazioni Ambientali, o meglio gli Studi di Incidenza, o meglio l'unico Studio di Incidenza che dovrà essere ripresentato, identifichi con precisione se il tracciato impatti in maniera diretta o indiretta su habitat di interesse comunitario e se questo impatto sia da considerarsi come una perturbazione negativa significativa tale da non poter rientrare nel seno della sostenibilità ambientale e/o coerenza di obiettivi del sito Natura 2000 interessato, e da richiedere opportune misure di compensazione.

Non è pensabile che l'impatto sostanziale e definitivo, diretto, dovuto alla trasformazione territoriale causata da una siffatta opera ferroviaria non sia mai una perturbazione negativa significativa sugli habitat.

Allo stesso modo è immaginabile che detto impatto, diretto, sugli habitat di specie (che non sono rappresentati unicamente dagli habitat di interesse comunitario) o, indiretto, sulle specie possa molto presumibilmente costituire una perturbazione negativa significativa per una o più specie, a livello locale, regionale o di coerenza di Natura 2000 sull'intera linea ferroviaria. Palesemente nel seno del ragionamento esposto, ogni azione di ripristino non può che essere considerata una compensazione.

¹²¹ Comunità europee, 2002. Commissione Europea: Valutazione di piani e progetti aventi un'incidenza significativa sui siti della rete Natura 2000. Guida metodologica alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 3 e 4 della direttiva "Habitat" 92/43/CEE.

¹²² Il ragionamento va perciò così condotto: un ambiente funzionale viene danneggiato dai lavori; il danno può portare la funzionalità dell'habitat a un livello non coerente con le misure di conservazione dell'habitat stesso. Il ripristino è una compensazione e non una mitigazione in quanto detto ripristino, seppur possa far ripresentare l'habitat similare alle condizioni *ante operam*, non può immediatamente far ripartire la sua piena funzionalità ecosistemica così come era *ante operam*.



for a living planet®



Si conclude perciò, al termine di queste articolate spiegazioni - di questo e del precedente capitolo - che non comprendere il valore reale e normativo-procedurale degli impatti tanto da sostenere caparbiamente che una siffatta opera non potrà avere ripercussioni negative, così che l'analisi possa arrestarsi alla fase di screening¹²³, ove il Proponente inserisce misure disparate che chiama genericamente "interventi di mitigazione", facendo un'enorme confusione sulla loro reale valenza e applicabilità, ha l'effetto di cortocircuitare completamente la procedura logica e consequenziale che si dovrebbe seguire, presentando alla fine un prodotto (le conclusioni delle stesse Relazioni Ambientali) che solo apparentemente è congruo mentre, analizzando nello specifico, si evidenzia abbastanza agevolmente come esso stia mancando di giudizi adeguati, in quanto la procedura di valutazione di incidenza non viene fatta lavorare per come il legislatore l'ha normata.

E quindi molto si può dire ma senza dubbio non che i principi di precauzione e di prevenzione del danno alla fonte siano stati utilizzati correttamente e quindi, conseguentemente, che gli obiettivi di conservazione del/i sito/i possano essere garantiti.

Quanto il progettista propone i suoi "interventi di mitigazione" lo fa sempre in maniera generica, ossia non traccia un percorso scientifico di raggiungimento di obiettivo partendo da indicatori ambientali o di specie e dalle esigenze delle stesse.

Fermo restando la procedura da seguire nella sua completezza per poter attivare le misure di compensazione, il progettista non considera minimamente, secondo le richieste comunitarie, che dette misure dovrebbero idealmente essere già attive nel momento in cui le perturbazioni negative si producono: non esiste alcuna riflessione o verifica dell'applicabilità di questo concetto al caso di specie.

Ancora di forte gravità vista la sua incongruenza e non accettabilità normativa, a fronte delle perturbazioni negative provocate dall'opera vengono individuate delle compensazioni che poco o nulla hanno a che vedere con i siti impattati, ovvero con le perturbazioni habitat-specifiche o specie-specifiche:

- nella tratta Mestre-Aeroporto Marco Polo in provincia di Venezia, le compensazioni ambientali sono previste a Volpago del Montello (TV): qui esiste un SIC e una ZPS ma si tratta di area collinare, con habitat differenti;
- nella tratta Aeroporto Marco Polo-Portogruaro in provincia di Venezia (breve tratto in provincia di Treviso), si faranno compensazioni in comune di Povegliano (TV) dove non esistono né SIC né ZPS e neanche valenze ambientali particolari;
- nella tratta Portogruaro-Ronchi dei Legionari le ricomposizioni ambientali sono indicate in comune di Manzano (UD) e Cordenons (PN);
- nella tratta Ronchi dei Legionari-Trieste le ricomposizioni ambientali sono previste a Sagrado, Trieste, Ronchi dei Legionari e Mariano del Friuli.

¹²³ Naturalmente non v'è nessun dubbio che la sola fase di screening non possa essere sufficiente in una procedura come quella del caso di specie.

L'atteggiamento del progettista non è credibile ed è smentito dalla sua stessa mancata coerenza dove, a fronte appunto della sola analisi di screening egli porta in evidenza degli impatti per lo meno di media intensità, se non addirittura di alta intensità o criticità (RA344, pagg.425+428) che sono automatica asserzione di rilevante significatività negativa.

Infatti la matrice sinottica sulle componenti ambientali di pag. 429 evidenzia moltissime significatività di impatto.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"

Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



WWF® for a living planet®



Da considerare che queste informazioni non si evincono né dalle Relazioni Ambientali né, ove presenti, dagli approfondimenti dedicati su Natura 2000 ma solo dalla lettura cartografica delle tavole di progetto.

La confusione in questo ambito di lavoro diviene massima nel momento in cui si riscontra che non vengono separati gli argomenti di analisi, ciò che riguarda le peculiarità elettive di Natura 2000 e ciò che è da ricondurre ad altre procedure ambientali di tutela e conservazione.

Si osserva così che le mitigazioni proposte (negli SIA gli approfondimenti sono ritrovabili nelle Relazioni Progettuali) oltre ad essere generiche non sono calate su Natura 2000 ma, appunto, genericamente, sulle valenze ambientali e che nella specifica sezione dedicata a Natura 2000 non sono previste né misure di mitigazione, né misure di compensazione.

2.1.5.1 Monitoraggio delle misure di mitigazione e di compensazione

Per completezza di informazione e in ripresa di quanto affermato nel capitolo precedente, occorre evidenziare che gli SIA non prevedono alcun monitoraggio dedicato alle valenze di Natura 2000 nella misura in cui misure di mitigazione o di compensazione dovrebbero andare ad attenuare o eliminare le perturbazioni negative prodotte dalla realizzazione della linea AV/AC Venezia-Trieste.



2.1.6 I siti afferenti alla rete Natura 2000 sono da considerarsi "aree protette"

Si ritiene che la questione vada primariamente affrontata alla luce delle disposizioni dell'art. 2, c. 1 della Direttiva 1985/337/CE, che recita: "Gli Stati membri adottano le disposizioni necessarie affinché, prima del rilascio dell'autorizzazione, per i progetti per i quali si prevede un notevole impatto ambientale, in particolare per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione, sia prevista un'autorizzazione e una valutazione del loro impatto".

La necessità di una corretta applicazione delle disposizioni nazionali (si veda successivo punto 2), che recepiscono e attuano il citato comma dell'art. 2, va inoltre vista anche in ragione del 6° e 7° considerando della Direttiva, che recitano rispettivamente:

- considerando che l'autorizzazione di progetti pubblici e privati che possono avere un impatto rilevante sull'ambiente va concessa solo previa valutazione delle loro probabili rilevanti ripercussioni sull'ambiente; che questa valutazione deve essere fatta in base alle opportune informazioni fornite dal committente e eventualmente completata dalle autorità e dal pubblico eventualmente interessato dal progetto;
- considerando che i principi di valutazione dell'impatto ambientale devono essere armonizzati, in particolare per quel che riguarda i progetti da sottoporre a valutazione, i principali obblighi dei committenti e il contenuto della valutazione".

Si esaminino perciò

1. il D.P.R. del 12 aprile 1996, "Atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione dall'art. 40 comma 1, della legge n. 146/1994, concernente disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale", art. 1, c. 4^[124];
2. il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, "Norme in materia ambientale", art. 23, c. 1, lettera b)^[125], non variato nella sua sostanza dal successivo Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4, art. 6, c. 6^[126], lettera b)^[127];

si osservino i contenuti

3. della Deliberazione 2 dicembre 1996, "Classificazione delle aree protette" da parte del Comitato per le Aree Naturali Protette, punto 1, lettere g) e h)^[128],

¹²⁴ "Art. 1 - Ambito di applicazione

(...) 4. Sono assoggettati alla procedura di valutazione di impatto ambientale i progetti di cui all'allegato B che ricadono, anche parzialmente, all'interno di aree naturali protette come definite dalla legge 6 dicembre 1991, n. 394".

¹²⁵ "Art. 23 (Ambito di applicazione)

1. Sono assoggettati alla procedura di valutazione di impatto ambientale: (...)

b) i progetti di cui all'elenco B dell'Allegato III alla parte seconda del presente decreto che ricadano, anche parzialmente, all'interno di aree naturali protette come definite dalla legge 6 dicembre 1991, n. 394".

¹²⁶ "Fatto salvo quanto disposto al comma 7, viene effettuata altresì una valutazione [di impatto ambientale, ndr] per:"

¹²⁷ "(...) i progetti di cui all'allegato IV al presente decreto, relativi ad opere o interventi di nuova realizzazione, che ricadono, anche parzialmente, all'interno di aree naturali protette come definite dalla legge 6 dicembre 1991, n. 394".

¹²⁸ "1 Ai sensi dell'art. 3, comma 4, della legge 6 dicembre 1991, n. 394, e ad integrazione della propria deliberazione del 21 dicembre 1993 è adottata la seguente classificazione delle aree protette:

(...)

g) zona di protezione speciale (ZPS), (ai sensi della direttiva 79/409/CEE concernente la conservazione degli uccelli selvatici);

h) zona speciale di conservazione (ZSC), (ai sensi della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche)".

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"

Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



si prenda atto

4. del Decreto del 25 marzo 2005 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, *"Annullamento della deliberazione 2 dicembre 1996 del Comitato per le aree naturali protette; gestione e misure di conservazione delle Zone di protezione speciale (ZPS) e delle Zone speciali di conservazione (ZSC)"*, art. 1^[129];
5. dell'Ordinanza di sospensione del 24 novembre 2005, n. 6856/2005 del T.A.R. del Lazio, Sezione Seconda Bis, contro l'esecuzione del DM del precedente punto 4;
6. dell'Ordinanza del 14 febbraio 2006, n. 783 del Consiglio di Stato, Sesta Sezione, che ha respinto l'appello proposto dal Comune di Altamura (BA) per l'annullamento dell'ordinanza del TAR del Lazio di cui al precedente punto 5, riconfermandone la misura cautelare,

si constata ulteriormente le affermazioni

7. del TAR Campania^[130], che sentenziava, per esempio, che *"le ZPS sono aree protette in cui la caccia è vietata"*;
8. del TAR Sicilia^[131] che, a seguito della Deliberazione del 2 dicembre 1996 di cui al precedente punto 4, richiamava ancora con chiarezza la *"nuova classificazione delle aree protette, ricomprendendovi adesso anche le ZPS e le ZSC"*;
9. del TAR Sicilia, che specificatamente al punto 5.1 di una recente Sentenza^[132], in maniera esplicita, precisava:

"Orbene, preliminarmente va rilevato che, a tutt'oggi, le ZPS sono classificabili tra le aree naturali protette, in quanto l'efficacia del decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio del 25 marzo 2005, con il quale era stata annullata la succitata deliberazione del 2 dicembre 1996, è stata sospesa con ordinanza del TAR Lazio Roma, sez. II bis, 24 novembre 2005, n. 6856, confermata con ordinanza del Consiglio di Stato, sez. VI, n. 783 del 14 febbraio 2006.

Per completezza va, peraltro, rilevato che tale classificazione è avvenuta sulla base della direttiva 79/409/CEE, concernente la conservazione degli uccelli selvatici, la quale fa espressamente riferimento alla esigenza di tutela delle ZPS, le quali, insieme alle Zone Speciali di Conservazione (ZSC), di cui alla direttiva 92/43/CEE, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, costituisce la rete ecologica europea Natura 2000, di cui all'art. 3 della citata direttiva 92/43/CEE",

e soprattutto

10. della Sentenza della Suprema Corte di Cassazione - Sez. III pen. Del 05.01.2000 (22.10.1999), n. 30, con la quale si è affermato che *"(...) nella nozione di 'area protetta' (secondo la più recente classificazione operata, ai sensi dell'art. 2, comma 5, della legge n. 394/1991, con deliberazione 02.12.1996 del Ministero dell'Ambiente, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 139 del 17.06.1997) rientrano oltre ai parchi (...) le Zone di Protezione Speciale degli uccelli selvatici ai sensi della Direttiva 79/409/CEE, le Zone Speciali di Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (...)"*.

¹²⁹ "La deliberazione 2 dicembre 1996 del Comitato delle aree naturali protette, citata nelle premesse, è annullata".

¹³⁰ TAR Campania, Terza Sezione, Ordinanza 2807/2007 del 11.10.2007.

¹³¹ TAR Sicilia, Sezione I, Sentenza 302 del 04.02.2009.

¹³² TAR Sicilia, Sezione I, Sentenza 1633 del 19.10.2009.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



I contenuti dei punti precedenti, dal **3** al **10** rendono evidente che non v'è mai stato alcun dubbio che le ZPS, ovvero i siti facenti parte della rete Natura 2000, specificatamente anche le Zone di Conservazione Speciale (ZSC) o, nelle more della loro designazione, i Siti di Importanza Comunitaria (SIC)^[133] o i proposti Siti di Importanza Comunitaria (pSIC)^[134] siano da considerarsi "aree protette".

A tali aree la legislazione dovrebbe quindi applicare, ove occorra, le disposizioni della legge 394/1991 ma soprattutto in coerenza le disposizioni del Dlgs 4/2008, art. 6, c. 5 e c. 6 non in quanto regime di protezione sull'area protetta ma in quanto obbligo amministrativo-normativo indipendente dalla legge 394/1991 e collegato alle disposizioni comunitarie e nazionali sulla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

Naturalmente l'applicazione del Dlgs 4/2008, art. 6, c. 5 e c. 6 richiama automaticamente anche i contenuti del successivo c. 8: *"Per i progetti di cui agli allegati III e IV, ricadenti all'interno di aree naturali protette, le soglie dimensionali, ove previste, sono ridotte del cinquanta per cento"*.

In conclusione della presente parte occorre ancora specificare che il collegio delle varie Autorità competenti, per le varie regioni, dovrebbe coerentemente consultare anche gli enti gestori dei numerosi siti Natura 2000 presenti nel raggio d'azione della nuova linea ferroviaria per l'espressione di un parere e/o verificare presso i Piani di Gestione, se disponibili, quali siano gli obiettivi di conservazioni indicati e quali gli elementi di pressione da non attivare.

¹³³ Si veda ulteriormente l'**Allegato 3** che si fornisce con le presenti Osservazioni.

¹³⁴ Si ritiene che, in questa interpretazione normativa, anche i pSIC siano da equipararsi ai SIC, in forza delle disposizioni della Sentenza C-117/003 del 13.01.2005, quando la Corte (Seconda Sezione) dichiarava:

"L'art. 4, n. 5, della Direttiva del Consiglio 21.05.1992, 92/43/CEE, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, deve essere interpretato nel senso che le misure di salvaguardia da questa previste all'art. 6, nn. 2-4, si impongono soltanto in relazione ai siti che siano iscritti, in conformità dell'art. 4, n. 2, terzo comma, della Direttiva stessa, nell'elenco di quelli selezionati come siti di importanza comunitaria adottato dalla Commissione delle Comunità europee secondo la procedura prevista dall'art. 21 del detto testo normativo.

Per quanto riguarda i siti atti ad essere individuati quali siti di importanza comunitaria, compresi negli elenchi nazionali trasmessi alla Commissione [ovvero, a quel tempo, i pSIC], e segnatamente i siti ospitanti tipi di habitat naturali prioritari o specie prioritarie, gli Stati membri sono tenuti, in forza della direttiva 92/43, ad adottare misure di salvaguardia idonee, con riguardo all'obiettivo di conservazione contemplato da quest'ultima, a salvaguardare il pertinente interesse ecologico rivestito dai detti siti a livello nazionale".

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



WWF® *for a living planet*®



2.1.7 Considerazione sui Piani di Gestione dei siti Natura 2000 direttamente o indirettamente impattati

Considerando *buffer* prudenziali di 2 e 5 km a destra e a sinistra del tracciato, i siti Natura 2000 contattati dall'opera sono numerosi: se si tralasciano accenni per grandi linee generali sugli obiettivi di massima di alcuni Piani di Gestione per i siti Natura 2000 di cui alla RA345, il Proponente al momento non ha presentato alcuna analisi in merito ai contenuti degli eventuali Piani di Gestione disponibili.

Il WWF Italia ritiene sia indispensabile effettuare una ricognizione approfondita nelle disposizioni dei singoli Enti regionali per comprendere se:

- i Piani di Gestione siano previsti, ovvero siano al momento sufficienti le misure minime di conservazione e se sì, se dette misure siano disponibili nella normativa regionale;
- i Piani di Gestione, se previsti, siano in fase di realizzazione o di consultazione;
- i siti Natura 2000 abbiano un Ente di Gestione attivo e interrogabile sulla specifica materia, per ottenere preziose informazioni territoriali.

Conseguentemente alla ricerca effettuata, nell'analisi del progetto andranno applicate le norme o le indicazioni ottenute^[135].

¹³⁵ Si veda anche richiamo conclusivo del precedente § 2.1.6.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



2.1.8 Conclusioni generali sulla parte di analisi ambientale riguardante la componente Natura 2000

Per quanto svolto nei § 2.1 e relativi sottocapitoli si ritiene di aver dimostrato con sufficienza di argomenti, anche se non si è proceduto ad una disamina meticolosa e puntuale di tutti i contenuti delle Relazioni Ambientali, come la documentazione specifica presentata sia tendenziosa e autoreferenziale circa la bontà del progetto.

La reale portata degli effetti negativi di quest'opera ferroviaria è ben lungi da essere stata identificata con precisione, mancando completamente all'atto pratico e negli effetti la valutazione locale, su Area di Influenza e su Area Vasta degli impatti, sostituita da una lunga parte descrittiva, poco cogente e non coerentemente portata in analisi ecosistemica.

Il processo di costante e ripetitivo ridimensionamento anche per mezzo di misure di mitigazione e/o compensazione che tendono a ridurre l'impatto dell'opera viene smascherato dalla constatazione che non è stato definito in termini credibili o scientificamente attendibili quale sia la soglia sotto la quale detto impatto verrà portato.

In mancanza di verifica dei Piani di Gestione dei SIC/ZPS, e in mancanza di un'operazione sistemica su questi strumenti¹³⁶, ove eventualmente presenti, non viene definito in alcun modo se il livello residuo di incidenza negativa degli effetti degli interventi sarà sostenibile, ovvero sarà in linea con gli obiettivi di gestione dei vari siti Natura 2000 direttamente e indirettamente interessati.

A questo occorre aggiungere ovviamente tutta la parte "ombra", non vista, degli impatti non mitigabili: la frammentazione di habitat non è mitigabile, la collisione in volo e la morte di un individuo non è mitigabile, il disturbo grave dell'illuminazione non è mitigabile, la banalizzazione delle specie è conseguenza dell'opera e non è mitigabile, la perdita di risorse naturali non è mitigabile, l'alterazione di falde, l'interruzione di falde, l'inquinamento dei corpi idrici non è mitigabile.

Ciò per riassumere in termini ultimi come l'Allegato G del DPR 357/97 e smi non sia stato rispettato, in nessun punto, mancando nelle trattazioni la sostanza tecnico-scientifica e le corrette informazioni e relative conclusioni.

¹³⁶ Nelle Relazioni Ambientali salvo 1 o 2 casi nella RA345, non si entra neppure in discussione se sia necessario o meno verificare l'esistenza dei Piani di Gestione dei siti Natura 2000 in trattazione. Neppure si determina se al momento della redazione del documento il Piano di Gestione sia o meno disponibile, o se sia in fase di scrittura e se siano già ravvisabili presso l'Autorità competente le prime indicazioni gestionali o se siano stati definiti dall'Ente gestore gli obiettivi di conservazione del sito Natura 2000.



for a living planet®



2.2 Studi di Impatto Ambientale, Quadri di Riferimento Ambientale, altre considerazioni circa elementi ed argomenti ambientali non afferenti alla rete Natura 2000

Per ragioni di riassunto e di lunghezza già raggiunta del presente elaborato WWF, le osservazioni al comparto di studio costituito dalle valenze ambientali altre da Natura 2000 assumeranno contenuti più essenziali e meno ricchi di articolazioni normative, per i quali sarà utile tenere a mente le assonanze con quanto espresso nel § 2.1 e relativi sottocapitoli; nuove informazioni saranno ovviamente presenti per la specifica materia.

Le varie Relazioni Ambientali si presentano in maniera strutturata, con una progressione metodologica su vari ambiti di studio. Questa impostazione autorevole non promuove tuttavia la qualità delle stesse Relazioni, che sono sì strutturate su ampie basi descrittive ma a maglie estremamente larghe e lasse sulle parti analitiche e sulla conduzione scientifica e multicriteriale della definizione del valore degli impatti, delle singole tratte, dell'intera linea e in relazione allo stato attuale di attività e fenomeni già in corso.

Soprattutto durante le fasi di cantiere le azioni/impatti non vengono parametrati per la lunghezza temporale (che non è conosciuta) degli stessi cantieri e per il periodo di intervento^[137] - ^[138] (che non è conosciuta).

Le check-lists, quando presenti, assumono più carattere di elenco di presenza desunto per affinità di habitat, piuttosto che effettiva presenza sul campo riscontrata attraverso le ultime conoscenze disponibili e rilievi o sopralluoghi specifici e, comunque, gli elenchi esprimono semmai solo la presenza/assenza di specie ma non il dato qualitativo circa lo status delle popolazioni, sull'intero territorio impattato dalla linea AV/AC, comprendendo una valutazione di Area di Influenza e di Area Vasta, includendo in questo, ovviamente, i rilievi relativi alle aree di competenza di SIC e ZPS.

Non esiste alcuna analisi del valore di specie ed ecosistemico delle presenze, neppure sotto l'aspetto normativo, così da far risultare all'atto pratico inutili gli specifici inquadramenti o descrizioni ritrovabili nei "Riferimenti normativi", presenti nei capitoli delle parti B delle Relazioni Ambientali. Non conoscendo il valore di specie non è stato delineato alcun indicatore biologico, mentre le note di etologia, quando presenti, sono apparse unicamente di valore descrittivo e non conoscitivo al fine di una migliore conservazione di specie a seconda degli impatti del progetto.

La mancanza di queste conoscenze non può permettere un'obiettiva definizione del livello di un impatto, in quanto semplicemente non si è determinato il grado di complessità ecosistemica^[139] e,

¹³⁷ Si veda anche la successiva **Nota 159**.

¹³⁸ Il non considerare l'impatto complessivo dell'opera, che potrà muovere molti dei suoi cantieri allo stesso momento, non può dare un ritorno corretto del cumulo degli impatti.

Sia in caso di contemporaneità, sia in caso di asincronia, poi, vi sono degli aspetti che vanno analizzati nel suo complesso, in quanto possono rivelare danni né mitigabili né compensabili. Un ripristino ambientale (ovvero presunto tale) delle condizioni originarie o simili, per moltissime specie animali e vegetali non è catalogabile in alcun modo né come mitigazione né come compensazione, visto che diverse di queste specie, soprattutto legate agli ambienti umidi, hanno un ciclo biologico più breve della durata ipotizzata dei cantieri e sarebbero quindi condannate, stante la pressione dei lavori in più punti e in più parti dell'habitat in cui vivono a scomparire per sempre.

Il ciclo biologico di molte specie ittiche è estremamente delicato (ciò vale anche per anfibi, rettili, invertebrati strettamente legati agli ambienti fluviali che, in base alle esigenze e al ciclo biologico della specie, prediligono: pozze, anse temporanee, acque stagnanti, acque correnti, scarsamente ossigenate, ben ossigenate, ombreggiate, soleggiate, ecc.).

La durata di vita di diverse specie è molto corta e sono sufficienti alterazioni degli habitat anche per un periodo limitato perché una popolazione e una o più generazioni di essa, scompaiano.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



conseguentemente, la capacità di resilienza delle aree direttamente e indirettamente impattate dagli interventi.

Per facilità di riferimento, alcuni sottocapitoli che seguono vengono impostati secondo la progressione dei capitoli che si ripetono nei vari SIA-Quadri di Riferimento Ambientale riprendendone, in corsivo, i titoli.

2.2.1 "Ambiente idrico"

2.2.1.1 La Direttiva Quadro Acque 2000/60/CE

La nuova linea AV/AC, nell'insieme dei suoi documenti, non tiene in opportuna considerazione la Direttiva 2000/60/CE (pur citandola anche espressamente nelle RA345 e RA346) e quindi non valuta le richieste del suo art. 4, specificatamente a riguardo del non deterioramento dei corsi d'acqua superficiali e del raggiungimento del buono stato ecologico.

Non è conosciuta la richiesta globale di consumo della risorsa per la fase realizzativa dell'opera né tanto meno si è proceduto ad un'analisi puntuale di dove e con che modalità possa essere reperita questa risorsa e del valore negativo sugli ecosistemi del maggior prelievo che si attiverebbe^[140].

Il rischio in questo caso e che trasformazioni territoriali, intercettazioni a carico dell'idrografia superficiale (particolarmente pesanti sia in Veneto che in Friuli, con spostamenti parziali e definitivi di interi flussi e realizzazione di casse di espansione), eventuali alterazioni spondali e di alveo anche per la creazione di infrastrutture funzionali - unitamente agli impluvi ad essi collegati - e artificializzazioni tra le più diverse potranno incidere pesantemente sui corpi idrici allineandoli allo stesso livello di canali di trasporto acqua, slegando i recettori dalla loro funzione ecosistemica.

Si postula naturalmente che si adotteranno tutte le misure necessarie per prevenire gli inquinamenti, gli sversamenti accidentali, ecc., ma nulla viene comunicato sul consumo di acqua. Infatti è decisamente troppo scarno, teorico e gravemente poco responsabile dare per scontato, se è così, che verranno utilizzate condotte pubbliche, senza tenere in debito conto che un aggravio pesante di sfruttamento può determinare la necessità per la Pubblica Amministrazione di procedere all'incremento di prelievo, con conseguenti possibili abbassamenti delle falde o delle disponibilità degli invasi che, fenomeno ben noto in molte parti del Bel Paese, già soffrono spessissimo di sovrasfruttamento.

La Direttiva 2000/60/CE richiede una visione multicriteriale ed ecosistemica dei corsi d'acqua: ciò si può ottenere solo utilizzando al meglio e in maniera organica le attuali conoscenze, alcune profuse dal redattore attraverso la descrizione di vari parametri.

¹³⁹ L'abbondanza e la distribuzione delle specie in qualsiasi luogo e i processi ecologici sono fortemente condizionati dai fattori locali climatici, idrologici, pedologici e geomorfologici, nonché dalle svariate interazioni biotiche.

¹⁴⁰ Sono presenti informazioni generiche sull'apertura di nuovi pozzi, senza analisi specifiche sulla disponibilità di falda e sulle ripercussioni della nuova captazione. Per esempio: "L'approvvigionamento dell'acqua, nella zona dell'aeroporto, avverrà tramite un pozzo appositamente realizzato. L'impatto di tale pozzo risulta senz'altro modesto vista la sua collocazione lontano da altri punti di approvvigionamento idrico". (RA343, pag. 159).

L'analisi del consumo di risorsa per il cantiere, in questo caso si intuisce essere condizionata unicamente da esigenze antropiche dirette, ossia di non danneggiare il consumo umano.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



Rispetto al caso di specie occorre osservare che le quattro Relazioni Ambientali non presentano omogeneità di elementi e che gli stessi sono incredibilmente poco estensivi come completezza di informazione, a partire dall'analisi IBE, che l'Unione Europea ha tra l'altro sempre considerato come insufficiente per la determinazione dello stato dei corsi d'acqua^[141].

I parametri LIM (Livello di Inquinamento da Macrodescrittori) sono accennati solo nella RA345 e in maniera estremamente ridotta e gli indici SECA (Stato Ecologico dei Corsi d'Acqua) e SACA (Stato Ambientale dei Corsi d'Acqua) presentano solo una scheda del significato dei valori con una tabella, sia nella RA345 e RA346 (e non nella RA343 e RA344) generica con i rilievi delle stazioni di campionamento in Veneto (non in Friuli Venezia Giulia), aggiornata al 2004 (!), senza la contestualizzazione delle stazioni eventualmente presenti nei pressi dell'intersezione della linea ferroviaria con i corsi d'acqua, o in considerazione del corridoio di analisi, o in considerazione dell'Area Vasta (che cartograficamente non è conosciuta).

I vari indici, oltre a dover essere presenti in maniera più estensiva ed aggiornata, per fare in modo che il prodotto del progettista sia affidabile, ovvero sia accettabile come sufficiente analisi degli impatti in rapporto allo stato dei corsi d'acqua, devono considerare i parametri di riferimento della Direttiva 2000/60/CE, vale a dire macroinvertebrati, macrofite, fitoplancton e popolazioni ittiche.

Inoltre il progettista dovrà tenere presente il recente Decreto Ministeriale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 8 novembre 2010, n. 260, "Criteri tecnici per la classificazione dello stato dei corpi idrici superficiali - Modifica norme tecniche Dlgs 152/2006", che va incontro ai criteri di classificazione richiesti dalla Direttiva Acque.

¹⁴¹ L'IBE è un indice biotico utilizzato per valutare la qualità chimico fisica delle acque mediante l'analisi delle popolazioni di fauna macrobentonica che vivono nell'alveo dei fiumi.

Esso si basa sulla diversa sensibilità agli inquinanti di alcuni gruppi faunistici e sulla diversità biologica presente nella comunità dei macroinvertebrati bentonici. Il suo utilizzo è perciò indicato nel caso di fonti di inquinamento di natura chimica (scarichi industriali e civili), ma nel caso di impatti che non incidono o incidono solo secondariamente sulla qualità chimica dell'acqua, perde di sensibilità e i valori ottenuti sono scarsamente informativi.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



Detto questo e tenuto presente che gli indici prima menzionati lavorano solo sulla parte in acqua o bagnata del corpo idrico superficiale, per l'opera in trattazione ci si aspetta si proceda con un'adeguata analisi ecosistemica, anche attraverso strumenti sostanzialmente semplici e poco costosi, come l'applicazione dei parametri IFF¹⁴², che in questo caso il progettista ignora completamente e non presenta in nessuna Relazione Ambientale.

L'utilizzo dell'IFF completerà notevolmente la visione multicriteriale del corso d'acqua e concorrerà a rispondere alle precise richieste dei vari passaggi dell'art. 4 della Direttiva Quadro Acque e ad osservare, a seconda delle pressioni attive¹⁴³, delle nuove pressioni in previsione e della loro relazione per il cumulo degli impatti, se lo stato dei corsi d'acqua possa peggiorare attraverso la realizzazione del progetto, fermo restando che lo stesso stato attuale non è detto che sia conforme ai parametri richiesti dalla citata Direttiva.

Infatti leggendo le parti relative all'idrografia nei vari volumi dei Rapporti Ambientali viste le pressioni in corso (alterazioni di habitat e di morfologia, inquinamenti, prelievi per vari usi, ecc., che condizionano poi anche la qualità delle acque sotterranee che desta seria preoccupazione come evidenzia il progettista, per esempio, parlando dell'aumento della pressione ambientale riconducibile alle attività agro-zootecniche), si rileva uno stato generale dei corsi d'acqua intercettati tutt'altro che rassicurante, in alcuni casi distante dalle richieste della Direttiva europea e quindi risulta assolutamente non opportuno gravare

¹⁴² L'I.F.F., Indice di Funzionalità Fluviale, è una metodologia che, appunto, fornisce valutazioni sintetiche sulla funzionalità fluviale, preziose informazioni sulle cause del suo deterioramento ma anche precise ed importanti indicazioni per orientare gli interventi di riqualificazione (pianificazione del territorio, programmazione di interventi di ripristino dell'ambiente fluviale) e stimarne preventivamente l'efficacia.

Questo indice può anche essere un utilissimo strumento per la salvaguardia di tratti o corsi d'acqua ad alta valenza ecologica, (politica di conservazione degli ambienti più integri), o per la stima dell'efficacia degli interventi di risanamento.

Permette di rilevare l'impatto devastante di molti interventi di sistemazione fluviale e l'esigenza di adottare modalità di sistemazione più rispettose, oltretutto di avviare uno sforzo coordinato ed ecosistemico di riqualificazione fluviale.

L'obiettivo principale dell'indice consiste nella valutazione dello stato complessivo dell'ambiente fluviale e della sua funzionalità, intesa come risultato della sinergia e dell'integrazione di un'importante serie di fattori biotici e abiotici presenti nell'ecosistema acquatico e in quello terrestre ad esso collegato.

Attraverso la descrizione di parametri morfologici, strutturali e biotici dell'ecosistema, interpretati alla luce dei principi dell'ecologia fluviale, vengono rilevati la funzione ad essi associata, nonché l'eventuale grado di allontanamento dalla condizione di massima funzionalità. La lettura critica ed integrata delle caratteristiche ambientali consente così di definire un indice globale di funzionalità.

Il metodo impiegato fornisce informazioni che possono differire, anche sensibilmente, da quelle fornite da altri indici o metodi che analizzano un numero più limitato di aspetti e/o di comparti ambientali (es.: IBE, analisi chimiche, microbiologiche, ecc.).

I metodi chimici e microbiologici limitano il loro campo di indagine all'acqua fluente, gli indici biotici (IBE) lo estendono all'alveo bagnato e l'IFF invece analizza l'intero sistema fluviale.

Bisogna perciò considerare l'IFF non come un metodo alternativo a quello chimico, ma complementare a questo, in grado di fornire una conoscenza più approfondita del sistema fluviale.

L'IFF, riportato su carte di facile comprensione, consente di cogliere con immediatezza la funzionalità dei singoli tratti fluviali.

Le esperienze applicative dell'IFF in Italia sono numerosissime; si veda: <http://www.indicefunzionalitafluviale.it/INDEX.HTM>

¹⁴³ A parte l'evidenza dei dati che dovranno provenire dagli indici IBE e IFF, a maggior ragione ove ora mancanti, è altresì evidente la complessità delle alterazioni ambientali a carico degli ambienti idrici, operate dall'uomo. Oltre a questo rimane a livelli altissimi il continuo prelievo della risorsa idrica ma il Progettista di questo non se ne cura e procede senza porsi un obiettivo di sostenibilità complessiva.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



ulteriormente sugli ecosistemi senza aver prima avviato una campagna di ripristino al fine di una loro migliore funzionalità.

Così come in tutti gli ambiti di studio anche per quanto riguarda l'ambiente idrico il progettista procede con la minimizzazione degli impatti, sottolineando la reversibilità dei suoi interventi sui corsi d'acqua o nelle vicinanze, sicuro che *"essi non determineranno infatti una perdita della risorsa od una sua modifica sostanziale a lungo termine"* (RA 344, pag. 302). In casi come questi è difficile credere che l'estensore di una simile affermazione abbia minimamente presente cosa sia la complessità ecosistemica di un corso d'acqua, quando egli stacca asetticamente la risorsa acqua come disponibilità quantitativa e capacità rinnovativa nel tempo (quale tempo? I tempi di cantiere non sono minimamente conosciuti!) dalla sua funzione ecosistemica, con ciò pensando ovviamente alle fasi di cantiere^[144].

Abbastanza "singolare" poi, per non dire inaccettabile, che la RA346 non presenti un quadro delle interferenze (pag. 92) ma in quello che è il capitolo così nominato risolve - per altro in maniera del tutto sbrigativa - con la non mitigazione durante la fase di esercizio dell'opera (?!): quale sia l'attinenza del ragionamento non è dato sapere.

Non affrontando la tematica 'acque superficiali' dal punto di vista della Direttiva 2000/60/CE il Progettista relega i corsi d'acqua a meri vettori di trasporto. Grave ancora l'incedere nel tentativo di aggirare l'ostacolo e di "smontare" l'impatto, affermando: *"(...) gli impatti sull'ambiente idrico non costituiscono impatti "certi" e di dimensioni valutabile in maniera precisa a priori, ma piuttosto impatti potenziali. Una riduzione del rischio di impatti significativi sull'ambiente idrico in fase di costruzione dell'opera può essere ottenuta applicando adeguate procedure operative nelle attività di cantiere. Una serie di procedure operative che verranno seguite a questo scopo vengono illustrate nel Quadro Progettuale cap. 6.1.2.1"* (RA344, pag. 304).

Per cominciare gli impatti sono assolutamente certi, tant'è che sono proposte delle misure di mitigazione; quello che al limite può non essere certo è il loro grado di significatività, che il progettista evita di affrontare nella sua valenza ecosistemica, proponendo le citate misure di mitigazione. Queste ultime sono certamente apprezzabili ma sono misure standard di cantiere, tant'è che esse sono anche ripetute (QRPR. le dei quattro SIA) e non contengono alcun approfondimento specifico a secondo degli ambienti considerati.

2.2.1.2 Il cuneo salino

Rispetto al problema del cuneo salino, la cui gravità è ampiamente riconosciuta tanto da non necessitare alcuna introduzione in questa sede, si constata che lo stesso non è stato trattato adeguatamente.

In Veneto per la tratta Aeroporto Marco Polo-Portogruaro la RA345 lo ignora completamente (fatta eccezione per uno sparuto accenno a pag. 107), mentre invece si ritiene dovrebbe trattarlo almeno per i fiumi Dese, Sile, Vallio e Piave.

In Friuli Venezia Giulia per la tratta Portogruaro-Ronchi dei Legionari la RA346 ne accenna alle pagg. 87 e 88, ammettendo che *"i dati sono del tutto preliminari e andranno completati con ulteriori indagini"*, che di fatto vengono rimandate ad un futuro non definito e, presumibilmente, *post* approvazione del progetto.

Osservando le risalite del cuneo salino a carico delle acque superficiali friulane e tenendo presente il tracciato della linea ferroviaria e i *buffer* prudenziali di indagine indicati dal WWF per Area di Influenza e per Area Vasta, ne risulta che l'argomento andrebbe approfondito senz'altro per il fiume Isonzo.

¹⁴⁴ Si veda a tal proposito anche successiva **Nota 159**.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



2.2.2 "Suolo e sottosuolo"

In modo più aderente a quella che è la propria missione istituzionale, il WWF desidera portare l'attenzione sul consumo propriamente detto del suolo^[145], come consumo irreversibile di risorsa, soprattutto ove se ne prevede l'impermeabilizzazione permanente. Anche le aree di lavoro, seppure se ne possa progettare il ripristino, subiranno una pesante artificializzazione che ne comprometterà definitivamente la funzionalità ecosistemica, che andrebbe stimata e verificata.

Il territorio, inteso come suolo, è una risorsa esauribile e anche se non è questa la sede più consona, occorre almeno accennare ai numerosissimi problemi che le citate impermeabilizzazioni/artificializzazioni procurano, dall'alterazione del ciclo del Carbonio all'aumento delle temperature, dagli scompensi nelle falde alla frammentazione degli habitat e, ovviamente, alla perdita definitiva di substrato naturale produttivo^[146] (1 cm di *humus*, a seconda della sua tipologia, può impiegare anche decine di anni per formarsi): tutti argomenti dibattuti da tempo nella comunità scientifica internazionale^[147] - ^[148].

Quando si parla di superfici 'artificializzate' ci si riferisce a tutte quelle parti di suolo che perdono la propria caratteristica pedologica per essere asportate e divenire urbanizzate, cioè sostituite da edifici, spazi di pertinenza, parcheggi, aree di stoccaggio, strade e spazi accessori. Sono ancora molto rari gli osservatori regionali o provinciali sul fenomeno del 'land uptake' per cui è molto ridotta l'informazione istituzionale sull'argomento ed è stato sottolineato in varie occasioni che i dati attualmente a disposizione ancora non consentono stime attendibili, ma diverse sperimentazioni effettuate su parti parziali del territorio danno moltiplicazioni tra il 1956 e il 2001 dell'ordine del 500% delle superfici artificializzate, anche in regioni con limitata energia economica quale il Molise"^[149].

Il Proponente non affronta in maniera convincente l'aspetto del consumo di suolo, con ripercussioni da valutare a carico dei non visti usi ecosistemici: a fronte di consumi permanenti ed irreversibili non si trova espressa alcuna misura di compensazione (deartificializzazioni mirate, con territorio da riavviare alla produttività ecosistemica).

¹⁴⁵ "Il consumo di suolo nella sua accezione 'ecologica', può essere determinato da fattori fisici (deforestazione, cementificazione e impermeabilizzazione dei suoli, bonifica di aree umide, ecc.), chimici (uso di pesticidi, emissioni inquinanti, sversamenti, ecc.), biologici (monocolture intensive, ecc.). In tutti i casi la minaccia per la biodiversità si manifesta in termini di frammentazione degli habitat e impoverimento dei terreni residui".

Fonte: WWF Italia, agosto 2009. "2009, l'anno del cemento. Dossier sul consumo del suolo in Italia".

¹⁴⁶ Qui si intende "produttivo" per finalità ecosistemiche, senza dimenticare il significato più ricorrente, ovvero produttivo per finalità agricole e di coltivazione di risorse legnose.

¹⁴⁷ "Oltre ad alterare in modo irreversibile la vitalità degli ecosistemi naturali causando la scomparsa di specie animali e vegetali, l'urbanizzazione altera in modo irreversibile le proprietà del territorio.

Crea infatti una barriera orizzontale tra suolo, aria e acqua che interferisce con tutte le funzioni degli ecosistemi. Viene impedita la ricarica delle falde, aumentano i rischi di inondazioni, si riduce la capacità di assorbimento del carbonio (carbon sink) e quindi la capacità di contenere le modificazioni climatiche, vengono distrutti e frammentati gli habitat con un conseguente crollo della biodiversità.

Come segnala l'Unione Europea in una sua recente comunicazione uno dei principali fattori di degrado e riduzione di biodiversità è rappresentata dalla frammentazione, dal degrado e dalla distruzione degli habitat causato dal cambiamento nell'utilizzo del suolo dovuto all'incremento dell'edificazione".

Fonte: WWF Italia, agosto 2009. "2009, l'anno del cemento. Dossier sul consumo del suolo in Italia".

¹⁴⁸ Anche la Commissione Europea si è già attivata da tempo in questo senso, attraverso la presentazione di una proposta di Direttiva: "Proposta di Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per la protezione del suolo e modifica la direttiva 2004/35/CE". Bruxelles, 22.09.2006. COM(2006)232_definitivo.

¹⁴⁹ Fonte: WWF Italia, agosto 2009. "2009, l'anno del cemento. Dossier sul consumo del suolo in Italia".

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"

Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



Meglio ricordare, per esempio, che la tematica del consumo di suolo, sia come necessità in fase di costruzione che come perdita definitiva della risorsa ad opera finita, con interruzione di continuità di habitat e banalizzazione delle specie, arreca un vantaggio alle specie più ubiquitarie e meno vulnerabili, accelerando la scomparsa o diminuzione di quelle più sensibili e rare considerando che sopraggiungono cambiamenti sul microclima, sulla disponibilità di risorse, sulla disponibilità di habitat di specie, ecc..

Nel computo degli effetti negativi della trasformazione del soprassuolo vanno aggiunti i servizi immateriali prettamente a favore delle caratteristiche umane, di appagamento, ispirazione, svago, naturalità e così via^[150].

Per quanto riguarda invece gli impatti definiti reversibili (l'occupazione dell'area di cantiere), appare decisamente troppo sbrigativo pensare che tolto il cantiere, ossia smantellate le avvenute impermeabilizzazioni (anche se qui si è nel mondo delle ipotesi visto che non esistono informazioni precise nei SIA-QRPr.le a proposito delle superfici che verranno recuperate), il terreno possa riacquistare rapidamente la propria funzionalità ecosistemica.

Sembra a tal pro perciò molto ottimistica la possibilità di accantonare favorevolmente lo scotico per un numero di mesi o anni che non è definito, al fine di un suo utilizzo *post* cantiere, per una modalità operativa (scotico, accumulo, mantenimento, rimessa a dimora) per la quale non si conosce né la bibliografia di provenienza né il positivo risultato in altre applicazioni. In generale la gestione dei terreni di scotico (RA344, § 15.3.2.1) appare più che altro un'estrazione bibliografica, piuttosto che una reale possibilità realizzativa, soprattutto in mancanza di una necessaria supervisione naturalistica e di un piano finanziario riconosciuto ed approvato.

Le Relazioni Ambientali non affrontano infine la QBS, Qualità Biologica del Suolo, con l'individuazione di opportuni bioindicatori.

2.2.2.1 Ancora a proposito dei servizi ecosistemici garantiti dal suolo

"I servizi ecosistemici garantiti dal suolo possono essere in sintesi riassunti dalle seguenti funzioni:

- *funzione ecologica: è un elemento indispensabile nella regolazione dei cicli naturali dell'acqua, dell'aria, delle sostanze minerali e organiche: filtra, depura, degrada e accumula;*
- *funzione biologica: rappresenta l'ambiente di vita di una vastissima gamma di esseri viventi (microrganismi, funghi, animali, piante e ... uomini);*
- *funzione economica: è la base della produzione agricola e forestale, fonte di materie prime quali argilla, sabbia, ghiaia, minerali;*

¹⁵⁰ Per citare un caso emblematico e particolarmente felice di dimostrazione dell'importanza del mantenimento delle caratteristiche territoriali, si veda il recente (2010) romanzo verista *"Fuoco su Napoli"*, di Ruggero Cappuccio, che affronta molto bene la trasformazione territoriale della città nel/dal periodo post bellico.

La progressiva perdita identitaria del territorio porta a non riconoscerne più le caratteristiche di riferimento, a volte persino materno (questo soprattutto per un tessuto così particolare e mediterraneo come Napoli). Questo ha provocato un vero e proprio cannibalismo verso la città, fino all'abbruttimento che tutti conosciamo e che le cronache spesso ci riportano.

Naturalmente una siffatta visione è possibile solo a posteriori, con il passaggio di alcune generazioni o decenni.

In questo senso va anche compreso come nodo cruciale lo studio dei tempi di ritorno di cui si accennava nel § **Introduzione**, in quanto il movimento sottile è identico anche per le campagne, l'entroterra, i fiumi e torrenti, le lande più secche. La trasformazione lenta e progressiva (inarrestabile?) del territorio non lo rende più riconoscibile per quello che è il suo fondamentale carattere archetipico, trasformandolo spesso nel suo esatto contrario ossia da elemento protettivo in elemento avverso, per il quale non serve più l'utilizzo di attenzioni, civiche o ambientali.

Progetto preliminare denominato *"Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"*
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



- *funzione culturale: paesaggio e memoria storica e culturale delle attività umane e naturali.*

La maggior parte di queste funzioni ecologiche ed economiche possono tuttavia essere assicurate dal suolo solo se il bilancio idrico e la porosità non sono compromessi; le piante trovano sufficiente spazio per le radici; vi è equilibrio tra i nutrienti e il tipo e la quantità di organismi che vivono nel terreno; il tenore di inquinanti si mantiene a un livello tollerabile per le piante e gli organismi del suolo.

In tutte le sue attività, l'uomo deve sempre considerare che il suolo è una risorsa non rinnovabile dato che i processi di formazione e rigenerazione sono estremamente lenti, il suolo è un supporto inerte che reagisce agli influssi esterni con molto ritardo, i problemi vengono individuati solo a posteriori quando spesso è troppo tardi per rimediare; il suolo immagazzina anche gli inquinanti, motivo per cui spesso anche la contaminazione chimica è irreversibile; la piena funzionalità del suolo può essere garantita solo da una struttura intatta.

L'importanza del suolo è dunque enorme sia dal punto di vista del funzionamento naturale degli ecosistemi sia per la sopravvivenza dell'uomo, un valore che non viene riconosciuto nella cultura comune. Generalmente si identifica la "terra" con uno stato sociale ed economico povero ed arretrato. Nei modi di dire più comuni il riferimento alla terra viene associato a difficoltà o condizioni precarie, fino alla morte («sei proprio a terra...!» e «finire sotto terra...!», ecc.). Questo scarso riconoscimento del valore ecologico ed economico del suolo, determina comportamenti e pratiche che spesso compromettono in modo irreversibile la sua qualità e le sue funzioni a lungo termine.

Fra le principali minacce per la conservazione del suolo si possono citare:

- *eccessivo sfruttamento agricolo (suoli "esausti");*
- *compattamento del suolo a causa della eccessiva lavorazione meccanica "pesante"*
- *distruzione per modifica della struttura o consumo irreversibile per edificazione e infrastrutture;*
- *inquinamento (concimi minerali, metalli pesanti, sostanze non biodegradabili).*

La protezione del suolo come ecosistema è una necessità, ma è chiaramente più difficile da divulgare, perché in genere la gente comune non ha la stessa sensibilità per i batteri ed i lombrichi ed altri macroinvertebrati che può avere per una specie come l'orso o per un ambiente vivibile e visibile come un bosco. Una maggior conoscenza del suolo e il riconoscimento del suo valore da parte della gente comune, ma anche da parte dei professionisti di molti settori economici, è un obiettivo da perseguire con priorità, affinché vi sia una maggior consapevolezza della sua importante funzione e si agisca nel rispetto del suo ruolo ecologico cruciale"^[151].

In conclusione è importante ritornare su quanto già espresso al § **Introduzione: i costi ambientali, economici e sociali della perdita dei servizi ecosistemici non sono stati considerati e/o internalizzati in questo progetto, in chiara e poco saggia controtendenza o mancanza al quarto principio ecosistemico, così come evidenziato all'Allegato 2 di questo fascicolo**^[152].

¹⁵¹ Fonte: WWF Italia, agosto 2009. "2009, l'anno del cemento. Dossier sul consumo del suolo in Italia".

¹⁵² Estremamente interessante, utile e completa in questo senso la pubblicazione: European Commission DG ENV, February 2010. "Soil biodiversity: functions, threats and tools for policy makers. Final Report".

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



2.2.3 "Rumore" e "Vibrazioni"

Per il comparto **rumore** il Proponente assicura che le emissioni rientreranno nei parametri stabiliti e che gli interventi di mitigazione previsti, ove necessari, abbasserebbero di molto questo genere di inquinamento, facendolo scomparire a poca distanza dal tracciato, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio.

Per la cantieristica le soluzioni di isolamento, barriere foniche, ecc. farebbero rientrare le emissioni di Decibel all'interno delle norme di legge.

E' il caso allora solo di evidenziare che il mondo degli animali (ma anche delle piante) non si regola con i rumori in base alle norme vigenti che indicano i Decibel di tolleranza per l'orecchio umano e che le definizioni di detti Decibel per le aree naturali protette, per il giorno o per la notte, non si comprende in base a quale parametri e criteri scientifici siano stati stabiliti, se per non disturbare le specie non umane o per non disturbare l'essere umano nell'ambiente più naturale.

E' noto che moltissime specie animali possiedono apparati uditivi estremamente sensibili, migliaia di volte più sensibili di quello umano: basti pensare alla capacità uditiva dei rapaci notturni che sentono le prede più che vederle, e così è per molti insetti e per i mammiferi.

Per quanto esista naturalmente una capacità adattativa delle specie verso il mutare delle condizioni ambientali, le rassicurazioni sul contenimento dei Decibel può perciò soddisfare un aspetto del problema, ovvero quello relativo alla specie umana, ma certamente non quello relativo alle altre specie che in questa direzione non sono state minimamente indagate.

Come si è già accennato nel precedente § 2.1.3.1.6.2, i recettori identificati nei 4 SIA sono esclusivamente di natura antropica (edifici e luoghi a vario uso e destinazione): si può perciò affermare che nessuna ricerca specifica sia stata condotta su recettori ambientali e naturalistici, omettendo conseguentemente l'applicazione del principio di precauzione.

Anche per ciò che concerne le **vibrazioni**, nonostante quanto viene molto raramente espresso negli specifici capitoli di analisi ambientale (in pratica, solo nella RA344 a riguardo di Proteo - si veda § 2.1.3.2.3, quarto esempio), si è riscontrato che nei fatti la componente di impatto non viene vista in funzione di recettori ambientali e naturalistici, ma unicamente nel rispetto di recettori antropici (abitazioni, fabbriche, uffici, ecc.), la cui natura è in grado di evidenziare danni (alle strutture) o disturbi (agli abitanti): così non avviene per le componenti naturali che molto poco interessano nei computi economici delle compensazioni.

La possibilità di disturbi superficiali o più profondi dati da vibrazioni, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, non vede una ricerca specifica attraverso indicatori biologici, neppure a livello bibliografico o sperimentale e perciò, ancora una volta, viene disatteso il principio di precauzione.



WWF® for a living planet®



2.2.4 "Vegetazione, flora, fauna, ecosistemi" e connettività ecologica

Vista l'importanza del contesto metodologico di approccio per le componenti di questo capitolo, così come già espresso in apertura del precedente § 2.1.3.1.1, si ritiene indispensabile ricordare la confusione di informazioni specifiche, e la conseguente difficoltà nel dirimerle, tra le parti B e C delle varie Relazioni Ambientali.

Per tutta la linea AV/AC i vari SIA analizzati presentano due macroaree distinte di studio, riconducibili alle parti B, "Caratteri del territorio ed interferenze del progetto" e parti C, "Le ricadute della fase di cantiere sugli aspetti ambientali", ma questa suddivisione crea parecchia confusione nel comprendere come il progettista abbia organizzato i contenuti e ove siano ritrovabili le varie informazioni.

Seguendo il ragionamento del progettista ci si sarebbe aspettati che le due parti B e C avessero distinto il proprio ruolo, la prima come area descrittiva generale e la seconda come area analitica: in realtà non è stato così perché le prime, congiuntamente alle caratteristiche territoriali presentano anche gli impatti presunti per l'esercizio della linea ferroviaria, con le relative determinazioni di mitigazioni e conclusioni di interferenza.

Le parti C, come dice il titolo, si occupano in effetti degli impatti di cantiere: la logica per la quale si debba parlare prima delle interferenze di esercizio e poi di quelle di cantiere sinceramente sfugge ma quel che è più significativo sottolineare e che questo metodo di lavoro è assolutamente da rifiutare in quanto raddoppia di fatto l'impegno di verifica per i controlli sulla qualità documentale e aumenta in maniera esponenziale la non corretta considerazione ecosistemica dell'opera.

L'habitat, la specie, l'ecosistema, la connettività ecologica che viene presa in considerazione in analisi descrittiva, per le sue caratteristiche di stato o di popolazione e tenendo presenti le pressioni già in corso e quelle attese da piani/progetti coevi, occorre siano portate in trattazione con progressione logica; prima si analizzano gli impatti di cantiere, se ne verifica la sostenibilità, si studiano le più opportune misure di mitigazione e compensazione. E si completa la fase cantieristica, sia per l'impatto locale che, eventualmente, di area vasta (interruzioni di connessioni ecologico-funzionali, alterazioni di habitat e di habitat di specie, ecc.).

La fase di esercizio verrà analizzata successivamente e in ragione della qualità attesa delle misure di mitigazione e prescrizioni attivate durante in cantiere. Ulteriori misure potrebbero essere ancora necessarie per la fase di esercizio, per aumentare per esempio la connettività o per compensare la perdita definitiva di suolo o per compensare il disturbo sonoro e vibrazionale provocato dai convogli.

Con questo metodo di lavoro al centro dell'attenzione rimane sempre la peculiarità ambientale e naturalistica da tutelare e attorno ad essa si struttura l'indagine: con il metodo seguito dal Proponente di fatto al centro dell'attenzione rimane la linea ferroviaria, con i suoi due indefinibili periodi di esercizio e di cantiere. Questo non ha alcun senso, l'analisi ambientale dev'essere scritta a favore dell'ambiente, non a favore dell'opera: per quella necessità c'è già la relazione progettuale.

Detto questo per quello che è attinente alle componenti ambientali e naturalistiche generalmente considerate o, meglio, che non fanno parte di Natura 2000, riassumendo occorre significare:

- nelle parti B non sono presenti solo le descrizioni territoriali ma anche informazioni o accertamenti che dovrebbero fare parte della fase di descrizione degli impatti;
- nelle parti B non sono presenti informazioni circa le pressioni ambientali già in corso, di origini sia naturale sia antropica;
- nella parti B si tende primariamente ad analizzare gli aspetti di danno o disturbo relativi all'esercizio dell'opera e non alla fase di costruzione (peculiarità ritrovabile in tutte le Relazioni Ambientali),

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



dimenticandosi persino per quest'ultimo settore di presentare gli aspetti metodologici relativi alla valutazione delle interferenze (RA345, § 5.4).

Incredibilmente e inspiegabilmente gli impatti nella fase costruttiva ricevono nelle parti C un'attenzione di fatto minore di quella riservata agli impatti in fase di esercizio;

- nelle parti C le analisi degli impatti di cantiere sono presenti in maniera non coerente o non approfondita rispetto ai tanti aspetti ambientali rappresentati nelle parti B;
- rispetto ai due punti precedenti, non si comprende alla fine per quale ragione gli impatti di cantiere e gli impatti di esercizio trovino considerazioni in due momenti completamente separati all'interno delle Relazioni Ambientali;
- nella parti C, per la fase di valutazione delle interferenze, il lettore si trova in difficoltà a riorganizzare le informazioni con quelle già definite nella parte B corrispondente.

Le componenti di biodiversità sono solitamente state trattate ad un livello descrittivo abbastanza esteso (non così per la fauna nella RA343), cosa senz'altro apprezzabile e meritoria anche se il comparto di lavoro non si può dire trattato in maniera esaustiva, CHIARA e, quindi, sufficiente a livello qualitativo^[153].

Tuttavia il contesto in generale manca di razionalità analitica. Ossia non si comprende che valore viene dato a tutti quegli elementi - habitat e specie - che vengono portati in analisi descrittiva, sia di area vasta che di corridoio ferroviario, se poi a livello di impatti questi non vengono più presi in considerazione.

¹⁵³ Sono da rilevare dimenticanze o incongruenze significative. Per esempio:

- nella determinazione dei valori di conservazione delle singole specie nella RA345 Moscardino (*Muscardinus avellanarius*) non è stato indicato in All. IV della Direttiva 92/43/CEE, Porciglione (*Rallus aquaticus*) non compare come listato nella Direttiva 2009/147/CE, All. II/II, né Tarabusino (*Ixobrychus minutus*) e Falco di palude (*Circus aeruginosus*) sono segnati come All. I della medesima Direttiva;
- nella RA346, al solo confronto con i dati riportati sui Formulari Standard e anche volendo considerare i soli siti Natura 2000 impattati dal progetto, appaiono ulteriori dimenticanze di specie: riportando unicamente alcuni sbrigativi esempio il Progettista ha ommesso la presenza di Tasso (*Meles meles*), Puzzola (*Mustela putorius*), Pipistrello di Nathusius (*Pipistrellus nathusii*) e altri ancora tra i mammiferi;
- nella RA346 manca almeno, ma non solo, Ramarro occidentale (*Lacerta bilineata*) tra l'erpetofauna;
- nella RA345 è presa in considerazione l'avifauna presente per determinate tipologie di habitat (zone umide, ambienti agricoli) e viene definito il regime di tutela (senza, di fatto, fenologia);
- nella RA346 invece per i vari tipi di ambienti vengono composti due elenchi ornitologici: vengono identificate le specie nidificanti in quella tipologia di habitat e, dichiaratamente, le specie presenti nell'area di progetto per questo o quell'ambiente.
Il valore dei dati nella tabella dei nidificanti si perde così nella confusione generale, in quanto dalla lettura del testo sembra si parli generalmente solo di specie nidificanti in quella tipologia di habitat e non specificatamente nell'area direttamente e indirettamente impattata dalla tratta ferroviaria: ovviamente la composizione di un'unica tabella avrebbe semplificato il tutto;
- le determinazioni IUCN non sono presenti in maniera omogenea nelle Relazioni Ambientali;
- le determinazioni SPEC non compaiono in nessuna Relazione Ambientale;
- per l'individuazioni delle esigenze di specie, al di là di elementi discorsivi e generali, in nessuna Relazione Ambientale è stata presentata la fenologia in maniera accurata.

Ma la cosa in assoluto più grave è che GLI INVERTEBRATI NON SONO STATI CONSIDERATI IN NESSUN MODO NELLE RELAZIONI AMBIENTALI: gli invertebrati sono stati completamente ommessi o dimenticati in questo progetto!

Altre informazioni in questo contesto di lavoro sono da ritrovarsi nel precedente § 2.1.3.2.3.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



Ciò vale soprattutto tenendo presente quegli habitat che in tutto il dispiegarsi delle quattro Relazioni Ambientali vengono più o meno definiti di modesto valore ecologico, modesta entità, non in stato *climax*, pur tuttavia decisamente importanti - e dunque massimamente da salvaguardare e non certo, poi, da privare nel loro giudizio valutativo - per il loro valore locale e come punto residuo di collegamento attraverso questa o quella visione connettiva^[154] - ^[155].

Ciò significa che se un certo tipo di habitat (cespuglieti, prati aridi, vegetazione delle doline, sistemi boscati, ecc.) o una certa specie (sono decine le specie elencabili, da carnivori all'erpeto fauna, dalle specie vegetali agli invertebrati) secondo il Progettista non saranno interessati dagli impatti né in maniera diretta né in maniera indiretta, occorre evitare di portarne i dati in relazione perché questo aumenta solo il lavoro di revisione e la confusione (poi naturalmente scatteranno le verifiche del caso).

Anche i dati di area vasta se sono presenti in analisi, devono essere in qualche modo legati alla determinazione della valutazione ambientale: se non interessano, occorre abbandonarli.

L'analisi e la valutazione ambientale dev'essere razionale e consequenziale: tutto ciò che è ritrovabile in analisi descrittiva dev'essere meticolosamente ritrovabile nell'analisi degli impatti, se ne deve comprendere il valore. Altrimenti il lavoro costruisce unicamente una gran mole di informazioni di contorno che, spesso, non fanno che nascondere sotto il loro peso le cose che effettivamente dovrebbero essere messe in evidenza.

Come per esempio i ragionamenti sulla svalutazione puntuale delle aree agricole^[156]. Impostare la disamina territoriale in modo da far risultare che **le popolazioni animali che frequentano aree agricole**

¹⁵⁴ Un esempio per tutti tratto dalla RA345, pag. 170: "Dal punto di vista faunistico è importante evidenziare come i pochi ambiti di ecosistema forestale rappresentino un rifugio per molte specie animali che, pur soddisfacendo le proprie esigenze trofiche in altri ambienti, necessitano tuttavia in maniera assoluta della presenza di superfici boscate, per espletare le diverse fasi del proprio ciclo vitale. Diverse specie, infatti, pur adattandosi a condizioni di minore naturalità, utilizzano i lembi residui di bosco per riprodursi" [non solo riproduzione: sono molte le funzioni vitali che possono essere svolte da un habitat: caccia, riparo, sosta, fuga, corteggiamento, ecc.].

Lo stesso concetto si trova espresso anche nella RA346, pag. 224 e, copiato esattamente uguale per "frammentazione unità ecosistemica" e "interruzione corridoi ecologici", nelle RA345 a pag. 173 e RA346 pag. 229.

¹⁵⁵ Si ricorda che il 2011 è l'Anno Internazionale delle Foreste. Si veda: <http://www.un.org/en/events/iyoof2011/>



INTERNATIONAL YEAR
OF FORESTS • 2011

¹⁵⁶ Nella RA344, a pag. 117 è addirittura citato che le aree agricole sono aree in cui esistono "condizioni estreme", dalle quali solo poche specie riescono a trarre vantaggio.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



ove sono previste aree di cantiere e di realizzazione dell'opera, non subirebbero impatto negativo a causa di sottrazione di habitat e/o interruzione degli stessi in quanto, semplicemente, si è ritenuto che questi ambiti siano poco significativi, è avulso dalla conoscenza delle scelte ecosistemiche almeno, senz'altro, dell'avifauna.

I sistemi agricoli sono aree importantissime per moltissime specie di uccelli (e, naturalmente, per molte altre specie faunistiche) che li cacciano, nidificano, si alimentano^[157].

Impostare la disamina territoriale in modo da far risultare che le suddette aree agricole sono anche già destinate ad uso colturale intensivo, dando intenzionalmente un'ulteriore minore valenza ecologica alle stesse, dimostra di non voler valutare correttamente cosa significhi per tutta la fauna interessata dalle opere, il sommarsi di un'alterazione già avvenuta (appunto, l'uso agricolo intensivo) con una da realizzarsi (la linea ferroviaria), utilizzando tale perdita di importanza ecologica come un placet per il proseguimento del progetto.

Le cose sono da inquadrare invece proprio nell'esatto contrario: se un sito ha già perso naturalità, l'aggiungersi di un'altra opera/intervento che ne cagioni ulteriore perdita, non può essere misurato con un minor valore in termini di impatto, rispetto allo stesso impatto che l'opera, prevedibilmente, effettivamente avrebbe su habitat e specie, giustificando così una vera e propria riduzione o azzeramento di responsabilità del Proponente progetto grazie alla perturbazione precedente, già in atto nell'area^[158].

Oltre all'aspetto dell'errata valutazione ecologica di un dato ambiente, appena trattato, bisogna anche ridurre la portata dell'analisi ecosistemica del progettista. Infatti nella spiegazione della "Struttura espositiva, contenuti ed elaborati prodotti" dell'analisi ecosistemica (p.e. RA345, da pag. 165), si annuncia che verrà data anche una "Valutazione della naturalità: per ciascuna unità ecosistemica individuata, inoltre, vengono fornite informazioni circa il grado di naturalità e il livello di maturità strutturale". **Ma questo non è vero per niente!**

Nelle RA non si trovano affatto delle valutazioni sulla naturalità dei luoghi, bensì solo dei parametri generali - e loro funzione o interpretazione ecologica -, applicando i quali risulterebbe la naturalità e/o la complessità ecologica di un determinato habitat, corridoio ecologico o ecosistema. Le unità ecosistemiche

Al contrario, quando serve alla relazione le aree agricole diventano aree importanti per la connettività ecologica (RA346, pag. 225).

¹⁵⁷ Basti ricordare ad esempio, e solo considerando i siti impattati direttamente dal tracciato:

- Cod. A096, Gheppio	(<i>Falco tinnunculus</i>),	2 presenze,	SPEC 3;
- Cod. A133, Occhione	(<i>Burhinus oediconemus</i>),	2 presenze, in Allegato 1 della Direttiva 2009/409/CEE,	SPEC 3;
- Cod. A140, Piviere dorato	(<i>Pluvialis apricaria</i>),	3 presenze, in Allegato 1 della Direttiva 2009/409/CEE;	
- Cod. A152, Frullino	(<i>Lymnocyptes minimus</i>),	2 presenze,	SPEC 3;
- Cod. A156, Pittima reale	(<i>Limosa limosa</i>),	2 presenze,	SPEC 2;
- Cod. A214, Assiolo	(<i>Otus scops</i>),	2 presenze,	SPEC 2;
- Cod. A224, Succiacapre	(<i>Caprimulgus europaeus</i>),	4 presenze, in Allegato 1 della Direttiva 2009/409/CEE,	SPEC 2;
- Cod. A232, Upupa	(<i>Upupa epops</i>),	2 presenze,	SPEC 3;
- Cod. A247, Allodola	(<i>Alauda arvensis</i>),	2 presenze,	SPEC 3;
- Cod. A274, Codirosso	(<i>Phoenicurus phoenicurus</i>)	2 presenze,	SPEC 2;
- Cod. A338, Averla piccola	(<i>Lanius collurio</i>),	7 presenze, in Allegato 1 della Direttiva 2009/409/CEE,	SPEC 3;
- Cod. A379, Ortolano	(<i>Emberiza hortulana</i>),	2 presenze, in Allegato 1 della Direttiva 2009/409/CEE,	SPEC 2;
- Cod. A383, Strillozzo	(<i>Miliaria calandra</i>),	1 presenza,	SPEC 3.

¹⁵⁸ Se così fosse la Direttiva 92/43/CEE sarebbe completamente da riscrivere a partire dal suo titolo, "relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche". Gli habitat seminaturali dovrebbero perciò essere automaticamente stralciati dagli obiettivi della Direttiva stessa, in quanto già gravati da fattori di pressione.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



sono valutate in termini largamente grossolani, senza approfondimenti mirati locali, soprattutto di funzionalità specie-specifica.

Conseguentemente le descrizioni e le successive interazioni delle opere con l'ambiente, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio, non possono che risultare inaffidabili e normativamente non aderenti alle richieste del legislatore.

La **connettività ecologica** è presa in considerazione dal Progettista in maniera disomogenea.

Nella RA343 e nella RA344 l'argomento non è neppure sfiorato.

Nella RA345 elementi di connessione ecologica sono presenti in planimetria (tavv. 019÷024, ossia documenti 129÷134) ma il tema non è sviluppato nella Relazione Ambientale.

Solo nella RA346 sono disponibili elementi cartografici (tavv. 019÷024, ossia documenti 130÷135) e alcuni cenni discorsivi, estremamente risicati (pag. 227): troppo poco tutto questo a giudizio del WWF per poter affermare delle RA345 e RA346 (rispettivamente pag. 172 e 228) di aver discriminato le interferenze in relazione anche a parametri di connettività ecologica.

In generale per questa parte delle Osservazioni non si può che ribadire l'atteggiamento ripetitivamente minimizzante del Proponente che omette di indicare con precisione tutte le specie impattate, per singola tratta e sulla coerenza dell'intera linea, per impatto diretto o indiretto, per sottrazione di habitat elettivo o per interruzione di corridoio ecologico-funzionale, per attività di cantiere e per successivo esercizio dell'opera.

Ovviamente questo metodo carente ed errato di lavoro non permette di individuare degli indicatori biologici e su questi di strutturare un obbligatorio ed esaustivo Piano di Monitoraggio.



for a living planet®



Quando l'impatto dell'opera non può essere negato neppure con i migliori artifici letterari, lo SIA imbocca la strada del completo non senso scientifico, affermando: "I popolamenti faunistici presenti nell'area e legati a questo particolare tipo di habitat sono rappresentati da diverse specie di passeriformi come la calandra o l'allodola o da rettili come la lucertola adriatica. Si rileva che si tratta di specie dotate di una certa mobilità e, quindi, in grado di spostarsi in altre aree con analoghe caratteristiche degli habitat" (RA344, pag. 155)¹⁵⁹].

¹⁵⁹ Concetto espresso nuovamente anche a pag. 358 della stessa RA344: "È ragionevole supporre che durante la fase di cantiere le specie presenti nell'intorno delle aree di cantiere si allontaneranno temporaneamente nelle zone limitrofe, che presentano analoghe caratteristiche degli habitat. Al termine dei lavori è presumibile poi che esse colonizzeranno nuovamente l'area, che verrà opportunamente ripristinata e ricondotta allo stato precedente i lavori".

In effetti queste "presunzioni" anziché tracciare una linea di buon senso, esprimono il grado più alto di rischio e una lampante mancata evidenza scientifica.

Inquadrando ora l'atteggiamento redazionale in termini generali e come già affermato anche nel precedente § 2.1.2, Nota 38, ogni specie ha un suo ciclo di vita e un suo ciclo biologico, più o meno capacità di spostamento a breve, media e lunga distanza, il tutto strettamente correlato alla sua specificità. Certamente un tratto di fiume interrotto o anche solo la scomparsa di tutto ciò che ne connotava l'habitat (dagli alberi ai tronchi morti, alle piante arbustive, erbacee, rocce, ecc.) inciderà relativamente poco sulla capacità di connessione ecologica per gli uccelli e avrà per essi altri tipi di impatti. Sarà invece deleteria per le specie animali che hanno un *home range* limitato, spostamenti periodici o assenti, alta specializzazione trofica, deambulazione limitata. Le popolazioni di queste specie (anfibi, rettili, alcuni tipi di pesci, molte specie di insetti) subirebbero da questa porzione di opera e relativi cantieri, un impatto devastante i cui effetti sarebbero prolungati nel tempo ed è lungi dall'essere vero che una volta rimosse le interruzioni, tutto tornerà come prima.

Si dissente quindi dall'atteggiamento minimizzante o conciliante verso questo o quell'impatto, soprattutto in materia di ambienti idrici e trasformazione del suolo, ove una ricucitura a verde sarebbe sufficiente a ripristinare la distrutta funzionalità ecosistemica.

Una specie la cui durata di vita è di pochi mesi o pochi anni (quali sono queste specie? Il Proponente se l'è domandato?) subirebbe un totale impedimento alla sopravvivenza, avrebbe un'interruzione di continuità con altre popolazioni con le quali poter effettuare lo scambio genetico, non avrebbe risorse trofiche, né rifugi, né substrati idonei per la deposizione delle uova. Nella migliore delle ipotesi dovrebbe spostarsi a valle o a monte, o in altro loco, andando ad occupare siti analoghi già occupati da consimili o anche da altre specie ma con le quali vi è una competizione alimentare, riducendo le risorse disponibili (peraltro, per quanto riguarda i fiumi, a valle dell'interruzione ci sarebbero anche le conseguenze degli interventi che si svolgono a monte), con evidenti e difficilmente evitabili conseguenze negative progressive su tutta la catena alimentare e sulla capacità rigenerativa delle singole specie.

Anche ammettendo che dopo un certo numero di mesi o anni possano tornare le specie che nel corso dei lavori si sono allontanate, l'habitat avrebbe nel frattempo subito radicali trasformazioni: anche solo la mutazione delle ombre, delle aree soleggiate, della temperatura dell'acqua, della qualità e relativa composizione chimico-fisica, possono causare il non ritorno degli individui o possono al contrario agevolare l'occupazione del sito da parte di specie più adattabili ai mutamenti sopravvenuti, pensando con ciò soprattutto a specie aliene invasive e più aggressive.

Quindi, le rassicurazioni che vengono date per quasi tutti gli impatti segnalati - rassicurazioni che si basano anche sulle mitigazioni proposte - hanno ben pochi motivi di esistere e sono slegate peraltro dal contesto di Area Vasta, dal contesto della complessità e diffusione delle opere previste e relativi cantieri e consumi di risorse naturali e soprattutto, sono misure che vanno a lavorare solo su alcune tipologie di impatto e per quelle che sono compatibili mitigano, ovvero, riducono gli impatti, per i quali il Proponente non fornisce spiegazioni circa la soglia di sostenibilità che dev'essere raggiunta dalle mitigazioni medesime.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



Inoltre: *“In considerazione del tipo di disturbo prodotto dalla linea in esercizio (emissioni sonore) è probabile che le specie faunistiche più sensibili nei confronti di questo fattore perturbativo (in particolare uccelli) si adattino in tempi relativamente brevi”* (RA344, pag. 155).

Per culminare con: *“I disturbi più significativi in fase di esercizio possono essere solo di tipo indiretto, legati alla produzione di rumore e di vibrazioni da parte dell’infrastruttura ferroviaria; questi disturbi rimangono, comunque, di entità limitata, alla luce del contesto di inserimento dell’infrastruttura in progetto in un’area già antropizzata e in cui, quindi, le specie presenti sono già ‘abitate’ alla presenza dell’uomo”* (RA344, pag. 156).

A parte le ampie approssimazioni e le dichiarazioni di gratuita sostenibilità che il Proponente regala a piene mani, la questione non è più da porsi in maniera antropocentrica, con le specie che devono sottostare alle esigenze umane e si devono forzatamente spostare dove l’uomo le relega o, ancora più tristemente, devono sopportare ulteriormente la presenza della massima specie invasiva sul Pianeta^[160]; il problema è capire se queste specie siano in via di estinzione, quale sia il loro stato di popolazione locale e globale, il tipo di pressione che si vuole loro ulteriormente esercitare e, in considerazione di tutti i fattori che sono coattivi sul territorio, come fare per recare loro il minore danno possibile, se possibile.

Il WWF è quindi fermamente contrario a questa insufficienza in merito alla considerazione faunistica, in quanto essa cela la possibilità che l’opera cagioni:

- contrazioni delle popolazioni;
- perdita di individui, dagli effetti disastrosi per le specie particolarmente a rischio^[161];
- disturbo e allontanamento da siti attualmente idonei per la riproduzione, svernamento, sosta migratoria, ricerca trofica e dispersione in territori meno protetti e meno idonei alla sopravvivenza della specie;
- intossicazione, perdita di fertilità;
- perdita di habitat idonei per le diverse attività del ciclo biologico;
- mortalità indiretta per riduzione delle risorse trofiche/intossicazione per la perdita di naturalità e integrità dei siti e delle risorse alimentari, ecc.

Medesimo ragionamento avrebbe dovuto essere esteso per tutte le altre componenti, anche botanico-vegetali, ricordando che diversi accordi internazionali presuppongono l’interazione tra la protezione dell’habitat di specie e la protezione della specie.

Per fare un esempio, si può dire che in pratica tutti i chiroterteri italiani sono protetti^[162]. Per i chiroterteri è sufficiente la perdita di un albero, di un incavo, la venuta meno disponibilità di un vecchio casolare per subire un danno: la colonia presente presso la “Grotta dei Pipistrelli” a Monfalcone, di cui si accenna al successivo § 2.3.1, sarebbe perciò in pratica destinata alla scomparsa.

I cantieri, a causa delle rimarchevoli trasformazioni ambientali, entrano velocemente e pesantemente come elementi di modificazione delle risorse trofiche, obbligando gli individui o le popolazioni a delocalizzazioni, attivando meccanismi di competizione alimentare con altre componenti faunistiche.

¹⁶⁰ Questo detto senza retorica ma solo tenendo a mente le decine di documenti internazionali che fotografano il calo verticale della biodiversità globale - della quale abbiamo drasticamente bisogno per la sopravvivenza della nostra specie ad un livello sufficiente di qualità della vita - con l’ultimo clamoroso flop a livello comunitario dato dal mancato raggiungimento degli obiettivi del Countdown 2010.

¹⁶¹ Per rischio di collisioni ed elettrocuzione, si veda anche precedente § 2.1.3.1.4.4.

¹⁶² Si veda precedente Nota 76.



for a living planet®



Ciò significa non raramente perdita di produttività di specie, aumento dei rischi di intossicazione, di urto, di predazione e necessità di ricerca di nuovi ricoveri.

L'apparato normativo vigente, comunitario e nazionale, è poi molto preciso con la tutela delle specie elencate in All. IV della Direttiva 92/43/CEE, per le quali, pur non essendo specie elettive di un sito, va riservata l'attenzione richiesta dalla protezione rigorosa di specie e di habitat di specie¹⁶³, anche se queste specie sono presenti fuori dei siti afferenti alla rete Natura 2000.

Il progettista, infine, benché richiami (anche se non in maniera uniforme nelle varie Relazioni Ambientali) le Convenzioni di Bonn e di Berna e l'Accordo AEW (dimenticando sempre l'Accordo Eurobats)¹⁶⁴, all'atto pratica cita i testi come puro dato normativo-informativo, ignorando di verificare i contenuti conservazionistici dei testi stessi rispetto alla propria opera.

Tutto quanto sopra espresso a parere della Scrivente supera ampiamente a livello procedurale e normativo le vere intenzioni del Proponente ovvero, ad autorizzazione incamerata per la realizzazione dell'opera, demandare alla fase ante operam la migliore definizione delle valenze quali-quantitative sotto l'aspetto faunistico.

Il WWF richiama quindi il redattore degli Studi di Impatto Ambientale alla sollecitudine verso questo lavoro, richiedendo che la futura riscrittura dell'unico necessario SIA, applicando i principi di prevenzione e di precauzione che mirano a ridurre il rischio alla fonte, tenga conto:

- di uno o più adeguati *buffers* territoriali;
- della complementarietà di altri piani o progetti, secondo le indicazioni già espresse nel precedente § 2.1.3.1.3;
- dei fenomeni e attività in corso che possono rappresentare fattori di pressione già attivi;
- delle composizioni quali-quantitative delle popolazioni;
- dello stato dei vari habitat di specie, localmente e su area vasta e/o area connessa funzionalmente con i siti direttamente e indirettamente impattati.

¹⁶³ Si veda precedente **Nota 84**.

¹⁶⁴ Questi documenti sono Leggi dello Stato, come visto nella precedente **Nota 86**.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



2.2.4.1 Specie aliene

Una menzione a parte meritano le **specie alloctone o aliene**, che sono facilmente invasive e dannose tanto per gli habitat terrestri quanto per gli habitat acquatici. In questa progettazione non ci si è resi minimamente conto di quanto possa essere pericoloso, per esempio, intervenire in ambito fluviale: le trasformazioni radicali necessarie per le opere in alveo o in golena comportano mutazioni delle ombre, delle aree soleggiate, della temperatura dell'acqua, della qualità e relativa sua composizione chimico-fisica.

L'alterazione di questi elementi può causare il non ritorno dell'ittiofauna allontanata o disturbata durante i lavori, o possono al contrario agevolare l'occupazione del sito da parte di specie più adattabili ai mutamenti sopravvenuti, pensando con ciò soprattutto a specie aliene invasive e più aggressive.

Gli interventi di superficie riportano minimamente la possibilità di contaminazione da parte di specie aliene o il rinforzo di quelle popolazioni ubiquitarie o sinantropiche, che trovano solitamente giovamento dalla realizzazione di siffatte opere.

Negli SIA analizzati il Proponente non è stato in grado di strutturare alcuna parte di lavoro specifica per questa tematica, attivando opportune misure di mitigazione o compensazione [165] - [166].

¹⁶⁵ L'invasione di specie aliene è da qualche anno un focus di lavoro prioritario di tutti gli Stati comunitari, visto che è una delle ragioni principali della continua ed inarrestabile perdita di biodiversità.

Per avere una prima idea della portata del problema, si consulti: "Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione per la Protezione della Natura, marzo 2009. *Esiti del tavolo tecnico. L'impatto delle specie aliene sugli ecosistemi: proposte di gestione*".

Questa pubblicazione segue di poco una precedente nota, del 03.12.2008, estremamente interessante, "Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni: *Verso una strategia comunitaria per le specie invasive*", COM(2008)789_definitivo, con la quale la Commissione Europea delinea a livello continentale i vari danni - molti economici - che provocano le specie alloctone, qui definite "SI" (Specie Invasive).

L'ambito di lavoro è da ritrovarsi poi adeguatamente sviluppato, a più riprese e in più punti, nella **Strategia Nazionale per la Biodiversità** vera e propria, edita nell'ottobre 2010 da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

¹⁶⁶ Nuovamente, le specie invasive sono un fenomeno in costante osservazione, che si sviluppa in concomitanza e a seguito della realizzazione delle grandi opere lineari di penetrazione territoriale.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



WWF® for a living planet®



2.2.5 "Sintesi delle problematiche ambientali"

Ogni SIA presenta un capitolo conclusivo che vorrebbe trattare la sintesi delle problematiche ambientali riscontrate all'interno dei vari comparti di analisi.

Occorre evidenziare che questo capitolo non è scritto in maniera uniforme nei quattro SIA né che, conseguentemente, i relativi contenuti trovano identico supporto cartografico nel materiale documentale: queste conclusioni non si possono leggere a sistema e trattano le componenti relative alla diversità biologica in maniera generale, senza attivare dei percorsi di valutazione habitat-specifici o specie-specifici.

In maniera molto puntuale si segnala che non è corretto rimandare al Quadro di Riferimento Progettuale della tratta (RA343, pag. 243) per verificare "le misure idonee a migliorare i rapporti opera/ambiente o risolvere l'interferenza prevista". L'interferenza prevista va senz'altro risolta nel QRA, attraverso un percorso logico che individui degli indicatori e che li consideri coerentemente fino alla fine, affiancandoli da un opportuno monitoraggio.

Le RA analizzate non contengono matrici riepilogative sufficientemente dettagliate che riuniscano le caratteristiche del progetto, lo sviluppo dei suoi impatti e i bersagli danneggiati. Si rimarca come sia assolutamente necessario presentare in siffatte progettazioni almeno delle matrici di SWOT¹⁶⁷, una per ogni ambito di lavoro, che dovrà trovare una relazione coerente all'interno dello sviluppo delle analisi e valutazioni, opportunamente attraverso una procedura DPSIR¹⁶⁸. Non si comprende altrimenti come sia possibile stabilire una relazione di prossimità o di corrispondenza tra misure di mitigazione e compensazione e gli elementi sui quali queste stesse misure agirebbero, identificando quali siano i risultati attesi, quale la metodologia per ottenerli e quali gli strumenti e i tempi di verifica degli stessi risultati.

Per il "Livello di interferenza", che è presente nella RA345 e nella RA346 e non nella RA343 e nella RA344 (come si diceva, una lettura a sistema di queste sintesi non è praticabile), si evince che il dato espresso è in realtà la presunta capacità del progetto di risolvere l'interferenza stessa, ossia di portarla ad un livello di sostenibilità o, per quanto riguarda le componenti Natura 2000, di ricondurre ad un livello di conservazione soddisfacente l'habitat o la specie interferita.

Si comprende immediatamente che a causa delle innumerevoli lacune e omissioni di analisi e sbagliate considerazioni, sia per gli impatti di cantiere sia per quelli di esercizio, dal WWF lungamente affrontati, i valori presentati dal progettista non possano essere rispondenti alla realtà delle cose a partire dal fatto che normativamente per Natura 2000, come visto nel precedente § 2.1.5, i ripristini ambientali sono da considerarsi compensazioni e non mitigazioni. E quindi le analisi di *screening* che gli SIA hanno proposto

¹⁶⁷ L'analisi **SWOT**, conosciuta anche come Matrice TOWS, è uno strumento di pianificazione strategica usata per valutare i punti di forza (**Strengths**), debolezza (**Weaknesses**), le opportunità (**Opportunities**) e le minacce (**Threats**) di un progetto o in un'impresa o in ogni altra situazione in cui un'organizzazione o un individuo deve prendere una decisione per raggiungere un obiettivo.

Fonte: http://it.wikipedia.org/wiki/Analisi_SWOT

Le matrici di SWOT andrebbero compilate per ogni singolo argomento in trattazione, ma una esaustiva matrice finale è senza dubbio necessaria. A questo punto, sia per ogni singola tratta, sia per l'intera linea AVIAC.

¹⁶⁸ **DPSIR** is a causal framework for describing the interactions between society and the environment.

This framework has been adopted by the European Environment Agency. The components of this model are: **Driving forces, Pressures, States, Impacts, Responses.**

This framework is an extension of the pressure-state-response model developed by OECD.

As a first step, data and information on all the different elements in the DPSIR chain is collected. Then possible connections between these different aspects are postulated. Through the use of the DPSIR modeling framework, it is possible to gauge the effectiveness of responses put into place.

Fonte: <http://en.wikipedia.org/wiki/DPSIR>.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AVIAC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



WWF *for a living planet*



non sono sufficienti in quanto le compensazioni non possono che trovare posto in valutazioni di incidenza complete, sulle quattro fasi, con l'attivazione del pertinente livello relativo alle deroghe normative.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



2.2.6 Matrici della qualità documentale al fine della corretta determinazione degli impatti di progetto

Come si è potuto verificare dalla visione di queste Osservazioni WWF, il compito di redigere un documento organico che abbracci a sistema i quattro SIA e che di essi evidenzi con chiarezza e consequenzialità le mancanze documentali, è stato molto impegnativo per la mancanza di metodo generale da parte del Proponente.

Le Relazioni Ambientali sopra ad ogni altro problema hanno fatto emergere l'impossibilità di comprendere con precisione ciò che è riconducibile a Natura 2000 e ai suoi conseguenti obblighi normativi e procedurali, da ciò che non è Natura 2000.

Il risultato è la mescolanza di impatti diretti e indiretti, questi ultimi molto spesso omessi per imperizia del progettista, sia habitat-specifici sia specie-specifici: anche tra impatti di cantiere e impatti di esercizio non v'è molta chiarezza, a partire dalla considerazione di questi secondi in prima istanza, mentre ai primi è stato dedicato uno spazio in subordine, assolutamente secondario, nelle parti C delle Relazioni ambientali.

In maniera totalmente inspiegabile vista l'importanza del progetto, le Relazioni Ambientali non hanno presentato né matrici di SWOT né analisi DPSIR, attraverso la definizione di opportuni indicatori ambientali e naturalistici.

Nel poco tempo a disposizione dato dalla procedura di VIA e in questo extra-periodo di poche settimane che l'Associazione ha dedicato alla redazione di queste Osservazioni, il WWF Italia non è stato in grado di supplire con completezza a tutti gli argomenti presenti nelle Relazioni Ambientali degli SIA. E' per questo che non si sono potute ottenere autonomamente le compilazioni di una o più matrici di SWOT o l'elaborazione di percorsi DPSIR, cosa che avrebbe richiesto diversi mesi di tempo per produrre dei dati finali accettabili e verificati, soprattutto con pertinenti ricerche bibliografiche e rilievi in campo in tutte le stagioni più adeguate a seconda degli obiettivi da parte di personale specializzato.

Per supplire da una parte alla poco omogenea linea di lavoro del progettista nella messa a sistema degli impatti ambientali e dall'altra al senso di forte urgenza nella assoluta necessità di poter avere un quadro riepilogativo minimamente organizzato circa la visione territoriale di questa nuova linea ferroviaria AV/AC, il WWF ha proceduto alla compilazione di 4 matrici finali, una per ogni tratta, con l'intento di focalizzare unicamente sulla [non] capacità del materiale documentale di [non] far emergere le perturbazioni negative attraverso una [non] corretta informazione descrittiva, un [non] affidabile riferimento normativo, la [non] determinazione di credibili dati valutativi di impatto e l'individuazione di [non] sufficienti risposte alle pressioni ambientali, attraverso anche opportuni indicatori [che non sono stati identificati].

Per ogni tratta ferroviaria sono state composte 2 matrici: la prima per ciò che riguarda Natura 2000 (in arancione) e la seconda per le altre peculiarità ecosistemiche che non riguardano Natura 2000 (in verde).

Quanto riportato nelle otto matrici che seguono ai sottocapitoli successivi, sostanzialmente riprende e riassume informazioni che sono già desumibili dalla lettura delle presenti Osservazioni. Quando ritenuto necessario sono state anche presentate delle Note aggiuntive, sia di miglior specificazione sia di integrazione delle riflessioni espresse in questo testo.

Queste matrici riepilogative, oltre che da supporto rapido verso un basilare aspetto della qualità documentale, vogliono anche visivamente rappresentare a colpo d'occhio, a seconda della lettura tecnica effettuata dall'Associazione, la mancanza ripetitiva - e quindi particolarmente preoccupante - dell'applicazione del principio di precauzione e di prevenzione del danno alla fonte¹⁶⁹.

¹⁶⁹ Si veda precedente Nota 27.



2.2.6.1 Tratta Mestre-Aeroporto Marco Polo, Commessa L343

(1 di 2)

DEFINIZIONI PECULIARITÀ NATURA 2000	Informazione				Si rilevano buchi di indagine e/o occorre far lavorare il principio di precauzione?	NOTE tratta Mestre-Aeroporto Marco Polo, Commessa L343	
	Presente		Qualità accettabile				
	SI	NO	SI	NO			
Ambientali di area vasta	X		X		SI		
Ambientali di area di influenza	X		X		SI	Corridoio considerato insufficiente e parametri di ampiezza area non argomentati	
Naturalistiche di habitat di interesse comunitario	X		X		-		
Cartografie di habitat di interesse comunitario		X	X		SI		
Naturalistiche di specie di interesse comunitario		X	X		SI		
Presenza di specie di interesse comunitario a livello cartografico		X	X		SI		
Cartografie habitat di specie di interesse comunitario		X	X		SI		
Naturalistici altre specie (§ 3.3 del Formulario Standard)		X	X		SI		
Stato degli ecosistemi	X		X		-		
Potenzialità degli habitat semi-naturali e/o di evolvere ad habitat di All. I		X	X		SI		
Fenomeni e attività in corso: individuazione		X	X		SI	Rari accenni non dirimenti sui rumori	
Fenomeni e attività in corso: coerenza di contesto con Formulario Standard		X	X		SI		
Individuazioni piani o progetti congiunti		X	X		SI		
Impatti di cantiere tratta ferroviaria		X	X		SI	Il Proponente, rispetto a Natura 2000, cartograficamente non rappresenta le aree di cantiere	
Impatti di cantiere opere accessorie	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	-		
Impatti di esercizio tratta ferroviaria	X		X		-		
Impatti di esercizio opere accessorie	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	-		
Ulteriori informazioni	Normativa nazionale/regionale di riferimento	X		X		-	Alcune disposizioni nazionali mancanti
	Normativa internazionale di riferimento	X		X		-	
	Cogenza della normativa nazionale di riferimento		X		X	SI	
	Cogenza della normativa internazionale di riferimento		X		X	SI	
	Bibliografia specifica		X		X	-	

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"

Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



DEFINIZIONI PECULIARITÀ NATURA 2000	Informazione				Si rilevano buchi di indagine e/o occorre far lavorare il principio di precauzione?	NOTE tratta Mestre-Aeroporto Marco Polo, Commessa L343
	Presente		Qualità accettabile			
	SI	NO	SI	NO		
Determinazioni	Resilienza di habitat	X		X	SI	<p>Anche se l'opera si sviluppa prevalentemente in sotterranea, si ritiene non accettabile che il Proponente non abbia meglio analizzato gli impatti di cantiere in rapporto ai fenomeni e alle attività già in corso.</p> <p>Le pressioni antropiche in corso possono molto facilmente essere non sostenibili per l'ambiente e, solitamente, contribuiscono ad un suo peggioramento, più o meno rapido.</p> <p>Ciò non deve significare che a pressioni ambientali già in corso, si possano aggiungere tranquillamente altre pressioni ambientali: il cumulo degli impatti va assolutamente determinato</p>
	Resilienza di specie	X		X	SI	
	Coerenza di Natura 2000	X		X	SI	
	Cumulo degli impatti per la realizzazione della tratta	X		X	SI	
	Cumulo degli impatti per la realizzazione della tratta in rapporto all'intera linea	X		X	SI	
	Cumulo degli impatti per la realizzazione della tratta, congiuntamente ad altri piani o progetti	X		X	SI	
	Cumulo degli impatti per la realizzazione della tratta, congiuntamente ad altri piani o progetti, in rapporto all'intera linea	X		X	SI	
Individuazioni	Habitat chiave	X		X	SI	<p>Pur comprendendo che non sono presenti impatti diretti circa le peculiarità Natura 2000, si osserva che lo Studio di Incidenza non traccia una linea di lavoro sugli impatti indiretti, anche in aggiunta, soprattutto, alle pressioni ambientali già in corso.</p> <p>Si ritiene che a fronte di un'opera così importante come una TAV/TAC e in rapporto agli impatti complessivi dell'intera linea, il Proponente debba lavorare sulla coerenza generale di Natura 2000, attivandosi per compensare gli impatti indiretti (di cantiere e di esercizio) in misura marcatamente maggiore di quanto non si sia in grado di stabilire per i soli impatti diretti.</p>
	Specie ombrello o specie guida	X		X	SI	
	Habitat di specie	X		X	SI	
	Indicatori ambientali	X		X	SI	
	Indicatori naturalistici	X		X	SI	
	Misure di mitigazione	X		X	SI	
	Misure di compensazione	X		X	SI	
	Piano di verifica raggiungimento misure di compensazione	X		X	SI	
Piano di adeguamento misure di compensazione	X		X	SI		



DEFINIZIONI ALTRE PECULIARITÀ AMBIENTALI ECOSISTEMICHE E NATURALISTICHE NON NATURA 2000 ANCHE ALL'INTERNO DI SICZPS	Informazione				Sul livello tecnico, indagare e/o caratterizzare l'opera? lavorare il principio di precauzione?	NOTE Gatta Mestre-Aeropolo Marco Polo, Commessa 1343
	Presente		Qualità accessibile			
	SI	NO	SI	NO		
Ambientali di area vasta	X			X	SI	
Ambientali di area di influenza	X			X	SI	Corridoio considerato insufficiente e parametri di ampiezza area non argomentati
Citazione altre aree di importanza (Parchi, Riserve, aree naturali)	X		X		-	
Descrizione altre aree di importanza	X		X		-	
Naturalistici di habitat, soprattutto di interesse conservazionistico, ma non solo	X		X		-	
Naturalistici di specie, soprattutto di interesse conservazionistico, ma non solo	X			X	SI	
Stato degli ecosistemi	X			X	SI	
Potenzialità degli habitat semi-naturali e/o di evolvere ad habitat più complessi rispetto all'area di impatto	X			X	SI	Rari accenni non dirimenti
Individuazione fenomeni e attività in corso		X		X	SI	Rari accenni non dirimenti al fine della successiva individuazione del cumulo degli impatti, che non è stata effettuata
Individuazione specifica per specie aliene		X		X	SI	
Individuazione caratteristiche di progetto (tratta e aree di cantiere)	X			X	SI	Informazioni troppo generiche, senza precisi rimandi al Quadro Progettuale
Individuazioni piani o progetti congiunti		X		X	SI	
Impatti di cantiere tratta ferroviaria		X		X	SI	Occorre che le caratteristiche di cantiere dal QRPr. le siano esplicitamente richiamate nella parte ambientale per la loro trasparente trattazione degli impatti. Non è sufficiente accennare che un cantiere sarà "piccolo" e l'altro (forse grosso?) sarà in zona agricola, dalla bassa naturalità. Le aree agricole non sono aree "degradate" (pag. 209). Il ripristino delle aree di cantiere non viene affrontato adeguatamente
Impatti di cantiere opere accessorie	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	-	
Impatti di esercizio tratta ferroviaria	X			X	SI	Gli impatti sulle falde non vengono analizzati. Si rimane ad un livello previsionale e non approfondito. Nell'apposita sezione della RA343 si scopre che gli impatti sulle acque sotterranee vengono analizzati dal solo punto di vista dell'approvvigionamento idropotabile
Impatti di esercizio opere accessorie	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	-	

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



DEFINIZIONE ALTREPECUNIARITA AMBIENTALE ECOSISTEMICHE NATURALISTICHE NON NATURA 2000 ANCHE ALL'INTERNO DI SICZ/PS	Informazione		Sviluppo tecnico		NOTE
	Prevalenza	Qualità assicurata	Indagine/oggetti	o come per lavoro/realizzazioni?	
	SI	NO	SI	NO	
Normativa nazionale/regionale di riferimento	X		X	SI	Alcune disposizioni nazionali mancanti
Normativa internazionale di riferimento	X		X	SI	Alcune norme internazionali mancanti
Cogenza della normativa nazionale/regionale di riferimento	X		X	SI	
Cogenza della normativa internazionale di riferimento	X		X	SI	
Bibliografia specifica		X	X	-	
Ulteriori informazioni					
Resilienza di habitat	X		X	SI	Le aree che non posseggono più un'armonia naturale ottimale vengono di fatto svalutate nelle loro funzioni residue
Resilienza di specie		X	X	SI	Vengono ignorate specie importanti presenti (p.e. chiroteri, erpetofauna) sui quali occorre fare protezione. Su avifauna migratrice e su specie importanti (p.e. Fanello, <i>Carduelis cannabina</i> , SPEC 2) non viene avviato alcuno specifico ragionamento di specie
Resilienza ecosistemica		X	X	SI	Per qualche area sono presenti sparuti accenni sulla trasformazioni degli habitat di connessione
Importanza conservazionistica di habitat (istituti di protezione o altre aree naturali libere dichiarate presenti)	X		X	SI	Aree di connessione dichiarate di interesse dal punto di vista ecologico vengono di fatto ignorate nella determinazione ecosistemica. Aree <i>buffer</i> (p.e. aree agricole) prima vengono definite importanti per la connettività e poi vengono declassate perché non più perfettamente naturali
Importanza conservazionistica di specie (leggi di tutela, internazionali, nazionali, regionali)		X	X	SI	
Cumulo degli impatti dell'opera sull'intera tratta		X	X	SI	
Cumulo degli impatti dell'opera della tratta in rapporto all'intera linea		X	X	SI	
Cumulo degli impatti dell'opera congiuntamente ad altri piani o progetti sull'intera tratta		X	X	SI	
Cumulo degli impatti dell'opera congiuntamente ad altri piani o progetti in rapporto all'intera linea		X	X	SI	
Capacità riepilogativa degli elementi determinanti (SWOT o equipollente)		X	X	SI	Le valutazioni delle sensibilità non sono accettabili. Pur rifacendosi ad una carta delle sensibilità di origine provinciale (non è tuttavia disponibile il periodo di produzione dei dati), la definizione di sensibilità è generica e non contestualizzata rispetto agli eventi dell'opera. Al contrario per quanto riguarda ricchezza di specie e conseguente stato della loro qualità o qualità delle popolazioni, il Proponente non ha proceduto a nessuna analisi mirata, attestandosi su precedenti elementi descrittivi generali, per altro evidenziando anche peculiarità rimarchevoli, poi non riprese come indicatori o specie ombrello

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



DEFINIZIONI/ALTRE PECULIARITÀ AMBIENTALI ECOSISTEMICHE E NATURALISTICHE NON NATURA 2000, ANCHE ALL'INTERNO DI SICZPS	Informazioni				Saranno richiesti indagini o accertamenti per lavorare al principio di precauzione?	NOTE: Tratta Mestre-Aeroporto Marco Polo, Commessa 1343	
	Presente		Qualità accettabile				
	SI	NO	SI	NO			
Determinazioni (2 di 2)	Coerenza dell'analisi al fine della determinazione della migliore Risposta (DPSIR o equipollente)		X		X	SI	Il Proponente valuta nel complesso questa tratta ferroviaria senza impatti significativi, considerando che si sviluppa quasi prevalentemente in sotterraneo. Tuttavia se per un verso l'opera sembrerebbe poco significativa in ragione di perdita di habitat, non vi sono accenni né alla struttura e movimentazione dei cantieri, né ai tempi e metodi di realizzo dell'opera
	-	-	-	-	-	-	Non esiste un'analisi logico-consequenziale degli elementi. Gli elementi ambientali, naturali, i fattori di rischio, lo stato degli ecosistemi vengono presi in considerazione ma non vengono collegati da un discorso chiaro ed evidente di consequenzialità. Il Proponente si dilunga in parti descrittive ma non arriva a strutturare elementi validi per le determinazioni di impatto. Le Risposte alle nuove pressioni, pur in apparenza di buon senso o funzionali, non sono sostenute da un filo analitico consequenziale e, pertanto, nei fatti sono da considerarsi casual-generiche e frutto di una visione ambientale strutturata da professionalità non adeguate, ovvero che non raggiunge un adeguato livello di precauzione
Individuazioni	Habitat chiave	X			X	SI	Aree di connessione dichiarate di interesse dal punto di vista ecologico vengono di fatto ignorate nella determinazione ecosistemica
	Specie ombrello o specie guida		X		X	SI	
	Habitat di specie		X		X	SI	
	Indicatori ambientali		X		X	SI	
	Indicatori naturalistici		X		X	SI	
	Misure di mitigazione	X			X	SI	Le misure elencate sono di cantiere ma non sono sufficienti. Mancano misure su cronogrammi, su eventuali orari notturni, intensità delle illuminazioni. Le indicazioni presenti nel Quadro Progettuale sul trattamento delle terre da scavo, loro conferimento o accantonamento per eventuale riutilizzo, appaiono generiche e non praticabili in mancanza dell'esposizione dei tempi di cantiere
	Misure di ripristino		X		X	SI	
Piano di verifica raggiungimento misure di ripristino		X		X	SI		
Piano di adeguamento misure di ripristino		X		X	SI		

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



2.2.6.2 Tratta Ronchi dei Legionari-Trieste, Commessa L344

(1 di 3)

DEFINIZIONI PECULIARITÀ NATURA 2000	Informazione				Si rilevano buchi di indagine e/o occorre far lavorare il principio di precauzione?	NOTE tratta Ronchi dei Legionari-Trieste, Commessa L344
	Presente		Qualità accettabile			
	SI	NO	SI	NO		
Ambientali di area vasta	X		X		SI	Si segnala che il Proponente abbassa sistematicamente il valore fito-vegetazionale della pianura isontina, ma non spiega come mai nel Formulario Standard del sito IT3330005 siano presenti 3 specie in All. II e 14 specie di altra varia importanza
Ambientali di area di influenza	X		X		SI	Corridoio considerato insufficiente e parametri di ampiezza area non argomentati
Naturalistiche di habitat di interesse comunitario	X		X		-	
Cartografie di habitat di interesse comunitario		X	X		SI	
Naturalistiche di specie di interesse comunitario	X		X		SI	I dati molto spesso sono stati estrapolati non dall'ultimo aggiornamento dei Formulari Standard. Elementi di fenologia non presenti o incompleti quando presenti
Presenza di specie di interesse comunitario a livello cartografico		X	X		SI	
Cartografie habitat di specie di interesse comunitario		X	X		SI	L'informazione è presente in forma descrittiva ma non esaustiva in quanto costruita per tipologia di habitat e non per tipologia di specie. Ciò rende impossibile verificare la protezione di specie. L'informazione presente non è dedicata a Natura 2000 ma è ricompresa in una generica parte della RA dedicata alla fauna tutta
Naturalistici altre specie (§ 3.3 del Formulario Standard)	X		X		-	
Stato degli ecosistemi	X		X		-	Va tenuto in considerazione l'atteggiamento del Redattore, fortemente svalutante del valore ecologico delle aree agrarie
Potenzialità degli habitat seminaturali e/o di evolvere ad habitat di All. I		X	X		SI	
Fenomeni e attività in corso: individuazione		X	X		SI	
Fenomeni e attività in corso: coerenza di contesto con Formulario Standard		X	X		SI	
Individuazioni piani o progetti congiunti		X	X		SI	
Impatti di cantiere tratta ferroviaria	X		X		SI	Il Proponente, rispetto a Natura 2000, cartograficamente non rappresenta le aree di cantiere, né di accesso alle varie aree di lavorazione. Gli impatti di cantiere sulle valenze Natura 2000 non sono supportati da un percorso scientifico
Impatti di cantiere opere accessorie	X		X		SI	Pur nella ridotta estensione aerea dell'elettrodotto di servizio, si reputa che la fase di cantiere sia stata troppo poco approfondita
Impatti di esercizio tratta ferroviaria	X		X		SI	Gli impatti non sono contestualizzati sulle valenze di Natura 2000
Impatti di esercizio opere accessorie	X		X		SI	L'elettrodotto in progetto, per quanto di ridotta lunghezza, è una potenziale fonte di impatto per l'avifauna. L'opera insiste in una ZPS e non ha alcun senso citare le distanti lagune di Grado e di Marano (RA, pag. 160), bensì dev'essere considerata secondo le peculiarità ornitologiche presenti nel sito protetto

Descrizioni e informazioni generali

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



DEFINIZIONI PECULIARITÀ NATURA 2000	Informazione				Si rilevano buchi di indagine e/o occorre far lavorare il principio di precauzione?	NOTE tratta Ronchi dei Legionari-Trieste, Commessa L344	
	Presente		Qualità accettabile				
	SI	NO	SI	NO			
Ulteriori informazioni	Normativa nazionale/regionale di riferimento	X		X		-	Alcune disposizioni nazionali mancanti. Altre prese a riferimento sono errate
	Normativa internazionale di riferimento	X		X		-	
	Cogenza della normativa nazionale di riferimento		X		X	SI	
	Cogenza della normativa internazionale di riferimento		X		X	SI	
	Bibliografia specifica	X		X		-	
Determinazioni	Resilienza di habitat	X			X	SI	La RA, All. 7, propone 11 habitat per possibili impatti diretti ed indiretti, salvo poi dichiarare che non essendo ancora definita una localizzazione di dettaglio degli stessi habitat, "è possibile effettuare solamente una stima dei potenziali habitat che potrebbero essere interferiti, anche se non in modo diretto, dalle opere in progetto" (pag. 17). Il metodo di lavoro non è accettabile e non è accettabile che il Proponente dichiarì già solamente degli impatti indiretti, quando neppure conosce dove sono localizzati gli habitat
	Resilienza di specie		X		X	SI	L'informazione naturalistica fornita di fatto non ha portato ad alcun specifico discorso conservazionistico, soprattutto per quanto riguarda gli impatti indiretti
	Coerenza di Natura 2000		X		X	SI	
	Cumulo degli impatti per la realizzazione della tratta		X		X	SI	
	Cumulo degli impatti per la realizzazione della tratta in rapporto all'intera linea		X		X	SI	
	Cumulo degli impatti per la realizzazione della tratta, congiuntamente ad altri piani o progetti		X		X	SI	
Cumulo degli impatti per la realizzazione della tratta, congiuntamente ad altri piani o progetti, in rapporto all'intera linea		X		X	SI		



DEFINIZIONI PECULIARITÀ NATURA 2000	Informazione				Si rilevano buchi di indagine e/o occorre far lavorare il principio di precauzione?	NOTE tratta Ronchi dei Legionari-Trieste, Commessa L344
	Presente		Qualità accettabile			
	SI	NO	SI	NO		
Habitat chiave		X	X		SI	
Specie ombrello o specie guida		X	X		SI	
Habitat di specie		X	X		SI	
Indicatori ambientali		X	X		SI	
Indicatori naturalistici		X	X		SI	
Misure di mitigazione	X		X		SI	Le mitigazioni indicate sono spesso generiche e solo di cantiere, senza affrontare i problemi stagionali della realizzazione dell'opera
Misure di compensazione	X		X		SI	Il Relatore confonde nella RA misure di mitigazione con misure di compensazione. Né misure di mitigazione né misure di compensazione - che sono state di fatto proposte - sono habitat-specifiche o specie-specifiche
Piano di verifica raggiungimento misure di compensazione		X	X		SI	
Piano di adeguamento misure di compensazione		X	X		SI	

Individuazioni



DEFINIZIONI ALTRE PECULIARITÀ AMBIENTALI ECOSISTEMICHE E NATURALISTICHE NON NATURA 2000, ANCHE ALL'INTERNO DI SICZPS	Informazione				Si rilevano buchi di indagine e/o esoterici avvicinati principal precauzione?	NOTE tratta Ronchi del Legonari-Trieste, Commessa 4344
	Presente		Qualità accettabile			
	SI	NO	SI	NO		
Ambientali di area vasta	X		X		-	
Ambientali di area di influenza	X			X	SI	Corridoio considerato insufficiente e parametri di ampiezza area non argomentati
Citazione altre aree di importanza (Parchi, Riserve, aree naturali)	X		X		-	
Descrizione altre aree di importanza	X		X		-	
Naturalistici di habitat, soprattutto di interesse conservazionistico, ma non solo	X			X	SI	All'ampiezza descrittiva non si associano rilievi fitosociologici
Naturalistici di specie, soprattutto di interesse conservazionistico, ma non solo	X			X	SI	Per quanto la ricchezza descrittiva nella RA344 sia ampia, essa non risulta completa, anche solo al raffronto con i dati dei Formulari Standard dell'area impattata. Le specie elencate, soprattutto avifauna, ma non solo, non sono riconosciute con i loro valori di importanza conservazionistica
Stato degli ecosistemi	X			X	SI	Per quanto la ricchezza descrittiva nella RA344 sia ampia, gli ecosistemi individuali paiono rappresentati più per condizioni generali che specifiche rispetto al corridoio analizzato. Non sono state identificate specie chiave di ecosistema, né relazioni trofiche. Non sono stati individuate le dinamiche in atto di alterazione, a causa dei fattori di pressione già in corso
Potenzialità degli habitat semi-naturali e/o di evolvere ad habitat più complessi rispetto all'area di impatto			X	X	SI	LA RA344 si sofferma unicamente sui valori di biodiversità ritenuti bassi o poco interessanti senza preoccuparsi delle possibilità evolutive dei sistemi biologici
Individuazione fenomeni e attività in corso			X	X	SI	Rari accenni non dirimenti al fine della successiva individuazione del cumulo degli impatti, che non è stata effettuata
Individuazione specifica per specie aliene			X	X	SI	Rari accenni non dirimenti per inquadrare la portata del fenomeno
Individuazione caratteristiche di progetto (tratta e aree di cantiere)	X			X	SI	Informazioni troppo generiche, senza precisi rimandi al Quadro Progettuale
Individuazioni piani o progetti congiunti			X	X	SI	
Impatti di cantiere tratta ferroviaria	X			X	SI	Occorre che le caratteristiche di cantiere dal QRP le siano esplicitamente richiamate nella parte ambientale per la loro trasparente trattazione degli impatti. Nell'identificazione degli impatti dei singoli tratti con i quali la tratta Ronchi-Trieste è stata scomposta, si presentano informazioni generiche, senza indicatori ambientali
Impatti di cantiere opere accessorie	X			X	SI	L'elettrodotto in progetto, per quanto di ridotta lunghezza, è una potenziale fonte di impatto per l'avifauna.
Impatti di esercizio tratta ferroviaria	X			X	SI	Gli impatti vengono sistematicamente ridotti attraverso la declassificazione ecosistemica dei tratti attraversati. La metodologia di definizione non è credibile né accettabile, in quanto manca un processo scientifico (DPSIR) calato sulle singole peculiarità

Descrizioni e informazioni generali (rid. 2)



DEFINIZIONE ALTRE PECULIARITÀ AMBIENTALI ECOSISTEMICHE NATURALISTICHE NON NATURA 2000 ANCHE ALTERNATIVE DISTRIBUZIONI	Informazione		Sostegno habitat indagato/osservato/valorizzato/principio di prevenzione?		INQUADRAMENTO (Tratta Ronchi del Legonaro-Trieste, Comm. n. 1344)	
	Presente	Qualità accettabile	SI	NO		
Ulteriori informazioni	Impatti di esercizio opere accessorie	X		X	SI	L'elettrodotto in progetto insiste in una ZPS e non ha alcun senso citare le distanti lagune di Grado e di Marano (RA, pag. 160), bensì dev'essere considerata secondo le peculiarità ornitologiche presenti nel sito protetto
	Normativa nazionale/regionale di riferimento	X		X	SI	Alcune disposizioni nazionali mancanti
	Normativa internazionale di riferimento	X		X	SI	Alcune norme internazionali mancanti
	Cogenza della normativa nazionale/regionale di riferimento		X	X	SI	
	Cogenza della normativa internazionale di riferimento		X	X	SI	
	Bibliografia specifica	X		X		-
Determinazioni (12)	Resilienza di habitat	X		X	SI	Di fatto il corridoio considerato non è servito per indicare con precisione gli impatti indiretti, i tempi di ritorno dell'opera in termini ambientali sulla capacità di resilienza ecosistemica
	Resilienza di specie		X	X	SI	Le specie non vengono singolarmente considerate per la loro importanza conservazionistica; il Progettista non è in grado di affrontare la conservazione di specie attraverso lo studio di fenologia e comportamenti e, conseguentemente, esigenze di specie
	Resilienza ecosistemica		X	X	SI	Il Progettista non affronta lo stato degli ecosistemi a livello di dinamiche ecologiche, ma si limita sostanzialmente ad affermare l'impatto minimizzato della tratta che sarebbe "limitato alle sole zone dove la linea attraversa la pianura coltivata e, una volta penetrata nel territorio carsico, nei brevi tratti dove non corre in galleria" (RA, pag. 160)
	Importanza conservazionistica di habitat (istituti di protezione o altre aree naturali libere dichiarate presenti)	X		X	SI	Aree di connessione dichiarate di interesse dal punto di vista ecologico (Riserve, IBA) vengono di fatto ignorate nella determinazione ecosistemica. Aree buffer (p.e. aree agricole) prima vengono definite importanti per la connettività e poi vengono declassate perché non più perfettamente naturali
	Importanza conservazionistica di specie (leggi di tutela, internazionali, nazionali, regionali)		X	X	SI	
	Cumulo degli impatti dell'opera sull'intera tratta		X	X	SI	
	Cumulo degli impatti dell'opera della tratta in rapporto all'intera linea		X	X	SI	
	Cumulo degli impatti dell'opera congiuntamente ad altri piani o progetti sull'intera tratta		X	X	SI	
Cumulo degli impatti dell'opera congiuntamente ad altri piani o progetti in rapporto all'intera linea		X	X	SI		

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



DEFINIZIONI ALTRE PEGUMARITÀ AMBIENTALI ECOSISTEMICHE E NATURALISTICHE NON NATURA 2000, ANCHE ALL'INTERNO DI SICZPS	Informazione				Stato di Biodiversità Indagine e risultati laboratori principali precauzioni?	NOTE Data: Ronchi del Legionari-Trieste, Comm. L343
	Presenza		Qualità			
	SÌ	NO	SÌ	NO		
Determinazioni (2 di 2)	Capacità riepilogativa degli elementi determinanti (SWOT o equipollente)	X		X	SI	Non esistono matrici riepilogative nei vari ambiti di indagine della RA, né nella Parte B né nella Parte C. La metodologia adottata per la definizione degli impatti presenta complessivamente nella Sintesi finale (pagg. 425-429) un panorama descrittivo-discorsivo anziché una matrice sinottica dettagliata. La matrice sinottica di pag. 429, dopo un'intera Relazione Ambientale tesa alla minimizzazione delle perturbazioni, presenta informazioni che evidenziano per lo più impatti significativi
	Coerenza dell'analisi al fine della determinazione della migliore Risposta (DPSIR o equipollente)	X		X	SI	Nella RA visionata non esiste di fatto un percorso riconosciuto, supportato da adeguati indicatori, per la definizione delle migliori Risposte
	-	-	-	-	-	(medesima riflessione esposta a questo livello per la Comm. L343) Non esiste un'analisi logico-consequenziale degli elementi. Gli elementi ambientali, naturali, i fattori di rischio, lo stato degli ecosistemi vengono presi in considerazione ma non vengono collegati da un discorso chiaro ed evidente di consequenzialità. Il Proponente si dilunga in parti descrittive ma non arriva a strutturare elementi validi per le determinazioni di impatto. Le Risposte alle nuove pressioni, pur in apparenza di buon senso o funzionali, non sono sostenute da un filo analitico consequenziale e, pertanto, nei fatti sono da considerarsi casual-generiche e frutto di una visione ambientale strutturata da professionalità non adeguate, ovvero che non raggiunge un adeguato livello di precauzione
Indicazioni	Habitat chiave	X		X	SI	Aree di connessione dichiarate di interesse dal punto di vista ecologico vengono di fatto ignorate nella determinazione ecosistemica
	Specie ombrello o specie guida		X	X	SI	
	Habitat di specie		X	X	SI	Individuazione non puntuale specie-specifica
	Indicatori ambientali		X	X	SI	
	Indicatori naturalistici		X	X	SI	
	Misure di mitigazione	X		X	SI	Le misure elencate sono di cantiere ma non sono sufficienti. Mancano misure su cronoprogrammi, su eventuali orari notturni, intensità delle illuminazioni. Le indicazioni presenti nel QRPr, le sul trattamento delle terre da scavo (pag. 191), loro conferimento o accantonamento per eventuale riutilizzo, ovvero sulla "Conservazione della fertilità del terreno agricolo" (pag. 192), appaiono generiche e non praticabili in mancanza dell'esposizione dei tempi di cantiere. In effetti il "Piano di gestione delle terre da scavo" (pag. 191) che il Progettista afferma di aver allegato al progetto non è stato possibile individuarlo tra la documentazione.
	Misure di ripristino	X		X	SI	
Piano di verifica raggiungimento misure di ripristino		X	X	SI		
Piano di adeguamento misure di ripristino		X	X	SI		

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



2.2.6.3 Tratta Aeroporto Marco Polo-Portogruaro, Commessa L345

(1 di 3)

DEFINIZIONI PECULIARITÀ NATURA 2000	Informazione				Si rilevano buchi di indagine e/o occorre far lavorare il principio di precauzione?	NOTE tratta Aeroporto Marco Polo-Portogruaro, Commessa L345
	Presente		Qualità accettabile			
	SI	NO	SI	NO		
Ambientali di area vasta	X		X		-	
Ambientali di area di influenza	X			X	SI	Corridoio considerato insufficiente e parametri di ampiezza area non argomentati
Naturalistiche di habitat di interesse comunitario	X		X		-	
Cartografie di habitat di interesse comunitario		X		X	SI	Gli habitat di Direttiva sono rappresentati nei vari siti unicamente in corrispondenza degli attraversamenti ferroviari
Naturalistiche di specie di interesse comunitario	X			X	SI	I dati molto spesso sono stati estrapolati non dall'ultimo aggiornamento dei Formulari Standard. Elementi di fenologia presenti ma come puro dato di ricopiatura, senza analisi critica dirimente
Presenza di specie di interesse comunitario a livello cartografico		X		X	SI	
Cartografie habitat di specie di interesse comunitario		X		X	SI	L'informazione è presente in forma descrittiva ma non esaustiva in quanto costruita per tipologia di habitat e non per tipologia di specie. Ciò rende impossibile verificare la protezione di specie. L'informazione presente non è dedicata a Natura 2000 ma è ricompresa in una generica parte della RA dedicata alla fauna tutta
Naturalistici altre specie (§ 3.3 del Formulario Standard)	X		X		-	Occorre comunque sottolineare che le descrizioni di specie non partono da un raffronto con le informazioni disponibili sul Formulario Standard
Stato degli ecosistemi	X		X		-	Va tenuto in considerazione l'atteggiamento del Redattore, fortemente svalutante del valore ecologico delle aree agricole. Le conoscenze sugli ecosistemi acquatici sono largamente di massima e non contestualizzate
Potenzialità degli habitat semi-naturali e/o di evolvere ad habitat di All. I		X		X	SI	
Fenomeni e attività in corso: individuazione		X		X	SI	Sono da ritrovarsi unicamente cenni generici sulla diminuzione di complessità biologica nelle aree coltivate
Fenomeni e attività in corso: coerenza di contesto con Formulario Standard		X		X	SI	
Individuazioni piani o progetti congiunti		X		X	SI	
Impatti di cantiere tratta ferroviaria	X			X	SI	Il Proponente, rispetto a Natura 2000, cartograficamente non rappresenta le aree di cantiere, né di accesso alle varie aree di lavorazione. Gli impatti di cantiere sulle valenze Natura 2000 sono descritti in maniera succinta, generica e banale, vista l'immediata rassicurazione che la fase di screening svolge, di operare senz'altro un'adeguata attenuazione degli effetti negativi attraverso opportune mitigazioni (molte delle quali tali non sono in quanto vanno intese a tutti gli effetti come compensazioni)
Impatti di cantiere opere accessorie	X			X	SI	La fase di cantiere dell'elettrodotto ha bisogno indubbiamente di un maggiore approfondimento
Impatti di esercizio tratta ferroviaria	X			X	SI	Stante le connessioni ecologico-funzionali e la frammentazione di habitat, tra gli aspetti di maggiore preoccupazione a parere del WWF non sono stati sufficientemente approfonditi gli impatti da effetto barriera

Descrizioni e informazioni generali (1 di 2)

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



DEFINIZIONI PECULIARITÀ NATURA 2000	Informazione				Si rilevano buchi di indagine e/o occorre far lavorare il principio di precauzione?	NOTE tratta Aeroporto Marco Polo-Portogruaro, Commessa L345	
	Presente		Qualità accettabile				
	SI	NO	SI	NO			
((2 di 2)) Impatti di esercizio opere accessorie	X			X	SI	Assolutamente insufficiente la considerazione dell'impatto dell'elettrodotto di servizio sull'avifauna	
Ulteriori informazioni	Normativa nazionale/regionale di riferimento	X		X	-		
	Normativa internazionale di riferimento	X		X	-		
	Cogenza della normativa nazionale di riferimento		X		X	SI	
	Cogenza della normativa internazionale di riferimento		X		X	SI	
	Bibliografia specifica	X		X		-	
Determinazioni	Resilienza di habitat	X			X	SI	La funzionalità ecologica degli habitat non è stata analizzata, nonostante quanto si dichiara nella RA a pag. 183
	Resilienza di specie		X		X	SI	L'informazione naturalistica fornita di fatto non ha portato ad alcun specifico discorso conservazionistico, soprattutto per quanto riguarda gli impatti indiretti
	Coerenza di Natura 2000		X		X	SI	
	Cumulo degli impatti per la realizzazione della tratta		X		X	SI	
	Cumulo degli impatti per la realizzazione della tratta in rapporto all'intera linea		X		X	SI	
	Cumulo degli impatti per la realizzazione della tratta, congiuntamente ad altri piani o progetti		X		X	SI	
Cumulo degli impatti per la realizzazione della tratta, congiuntamente ad altri piani o progetti, in rapporto all'intera linea		X		X	SI		



DEFINIZIONI PECULIARITÀ NATURA 2000	Informazione				Si rilevano buchi di indagine e/o occorre far lavorare il principio di precauzione?	NOTE tratta Aeroporto Marco Polo-Portogruaro, Commessa L345
	Presente		Qualità accettabile			
	SI	NO	SI	NO		
Habitat chiave		X		X	SI	
Specie ombrello o specie guida		X		X	SI	
Habitat di specie	X			X	SI	Mentre si comprende che l'individuazione della significatività dell'interferenza circa gli habitat di specie possa perdere di precisione rispetto al valore medio che si ottiene tenendo in considerazione i vari habitat, non può essere accettato che il valore di partenza dei singoli habitat non sia considerato in quanto ciò fa basare sul nulla effettivo il valore medio appena citato. L'operazione di definizione del valore di incidenza non è neppure disponibile per tutti i siti Natura 2000 considerati nella RA
Indicatori ambientali		X		X	SI	
Indicatori naturalistici		X		X	SI	
Misure di mitigazione	X			X	SI	Le mitigazioni indicate sono spesso generiche e solo di cantiere, senza affrontare i problemi stagionali della realizzazione dell'opera
Misure di compensazione	X			X	SI	Il Relatore confonde nella RA misure di mitigazione con misure di compensazione. Né misure di mitigazione né misure di compensazione che sono state di fatto proposte, sono da considerarsi habitat-specifiche o specie-specifiche
Piano di verifica raggiungimento misure di compensazione		X		X	SI	
Piano di adeguamento misure di compensazione		X		X	SI	

Individuazioni



DEFINIZIONI ALTRE PECULIARITÀ AMBIENTALI ECOSISTEMICHE E NATURALISTICHE NON NATURA 2000, ANCHE ALL'INTERNO DI SICZ/PS	Informazione				Si devono buchi di indagine e/o osservare il lavoro e i principali precauzioni?	NOTE tratta Aeroporto Marco Polo-Portogruaro, Commessa L345
	Presente		Qualità Disponibile			
	SI	NO	SI	NO		
Ambientali di area vasta	X		X		-	
Ambientali di area di influenza	X			X	SI	Corridoio considerato insufficiente e parametri di ampiezza area non argomentati
Citazione altre aree di importanza (Parchi, Riserve, aree naturali)	X		X		-	
Descrizione altre aree di importanza	X		X		-	
Naturalistici di habitat, soprattutto di interesse conservazionistico, ma non solo	X			X	SI	Viste le diverse aree di interesse, direttamente impattate dal tracciato o tangenti o comunque poste ad una certa vicinanza dalle opere, si ritiene indispensabile un approfondimento sulla qualità degli habitat
Naturalistici di specie, soprattutto di interesse conservazionistico, ma non solo	X			X	SI	La RA345 non può essere considerata soddisfacente in questo ambito di lavoro. Le specie elencate, soprattutto avifauna, ma non solo, non vengono utilizzate come indicatori biologici
Stato degli ecosistemi	X			X	SI	Gli ecosistemi individuati paiono rappresentati più per condizioni generali che specifiche rispetto al corridoio analizzato. Non sono state identificate specie chiave di ecosistema, pochissime le relazioni trofiche che si desumono più che altro nella parte relativa a Natura 2000. Non sono stati individuate le dinamiche in atto di alterazione, a causa dei fattori di pressione già in corso
Potenzialità degli habitat semi-naturali e/o di evolvere ad habitat più complessi rispetto all'area di impatto	X			X	SI	La descrizione delle potenzialità vegetazionali sono eccessivamente generiche e non contestualizzate lungo il tracciato ferroviario o nelle aree di cantiere
Individuazione fenomeni e attività in corso		X		X	SI	
Individuazione specifica per specie aliene		X		X	SI	
Individuazione caratteristiche di progetto (tratta e aree di cantiere)	X			X	SI	La Relazione Ambientale in realtà non dice dove e come saranno i cantieri di lavoro. Anche ricercando informazioni nella inerente parte del QRPr. le si ottengono solo poche informazioni di massima. L'impressione è che il Progettista di fatto non abbia ancora approfondito sufficientemente questi aspetti e che desideri mantenere maggior disponibilità sulla collocazione e tipologia dei cantieri, in modo da finalizzarli dalla fase di progetto definitivo in avanti
Individuazioni piani o progetti congiunti		X		X	SI	
Impatti di cantiere tratta ferroviaria	X			X	SI	Gli impatti di cantiere (pag. 445) sono identificati in maniera sommaria (meno di 2 pagine e mezzo in tutto). Inaccettabili sono le generalizzazioni, che diventano banalizzazioni della complessità ecosistemica; le mitigazioni espresse, oltre ad essere scarse, generiche e insufficienti, sono dichiaratamente fuori norma nel punto in cui si delega direttamente alla vegetazione ripariale igrofila il compito di effettuare "un primo stadio di fitodepurazione" per le acque di prima pioggia; cioè, anziché scaricare le acque di prima pioggia direttamente nei corsi d'acqua (bene), le si scaricherà sulle sponde (!!) (molto male)

Descrizione informazioni generali (1 di 2)



DEFINIZIONE ALTRE PECULIARITÀ AMBIENTALI ECOSISTEMICHE E NATURALISTICHE (NON NATURA 2000) ANCHE ALL'INTERNO DI SICZPS	Informazioni				Sottostano buoni? In quale caso? (attività lavorative, privilegi, prevenzione?)	NOME tratta: Aeroporto Marco Polo - Portogruaro, Colonnese 4345	
	Presente		Qualità degradata				
	SI	NO	SI	NO			
Impatti di cantiere opere accessorie	X			X	SI	La fase di cantiere dell'elettrodotto ha bisogno indubbiamente di un maggiore approfondimento	
	X			X	SI	Gli impatti vengono sistematicamente ridotti attraverso la declassificazione ecosistemica dei tratti attraversati. La metodologia di definizione non è credibile né accettabile, in quanto manca un processo scientifico (DPSIR) calato sulle singole peculiarità	
	X			X	SI	Absolutamente insufficiente la considerazione dell'impatto di servizio dell'elettrodotto sull'avifauna	
Ulteriori informazioni	Normativa nazionale/regionale di riferimento	X			X	SI	Alcune disposizioni nazionali mancanti
	Normativa internazionale di riferimento	X			X	SI	Alcune norme internazionali mancanti
	Cogenza della normativa nazionale/regionale di riferimento		X		X	SI	
	Cogenza della normativa internazionale di riferimento		X		X	SI	
	Bibliografia specifica	X			X	-	
Determinazioni (cd.2)	Resilienza di habitat	X			X	SI	Di fatto il corridoio considerato non è servito per indicare con precisione gli impatti indiretti e i tempi di ritorno dell'opera in termini ambientali sulla capacità di resilienza ecosistemica
	Resilienza di specie		X		X	SI	Le specie non vengono singolarmente considerate per la loro importanza conservazionistica; il Progettista non è in grado di affrontare la conservazione di specie attraverso lo studio di fenologia e comportamenti e, conseguentemente, esigenze di specie
	Resilienza ecosistemica		X		X	SI	Il Progettista non solo non analizza la struttura ecosistemica a livello ecologico-funzionale, così da determinarne l'attuale complessità e capacità nel tempo e nello spazio di resistere alla nuova opera, ma non garantisce neppure il completo ripristino quantitativo della vegetazione sottratta durante la fase di cantiere (pag. 529)
	Importanza conservazionistica di habitat (istituti di protezione o altre aree naturali libere dichiarate presenti)	X			X	SI	Aree di connessione dichiarate di interesse dal punto di vista ecologico (Riserve, IBA) vengono di fatto ignorate nella determinazione ecosistemica. Aree <i>buffer</i> (p.e. aree agricole) prima vengono definite importanti per la connettività e poi vengono declassate perché non più perfettamente naturali
	Importanza conservazionistica di specie (leggi di tutela, internazionali, nazionali, regionali)		X		X	SI	
	Cumulo degli impatti dell'opera sull'intera tratta		X		X	SI	
	Cumulo degli impatti dell'opera della tratta in rapporto all'intera linea		X		X	SI	

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS;



	DEFINIZIONI ALTRE PECULIARITÀ AMBIENTALI ECOSISTEMICHE E NATURALISTICHE NON NATURA 2000, ANCHE ALL'INTERNO DI SICZPS				Informazione		Si rilevano buchi di indagine e/o opportunità lavorate al principio di precauzione?	NOTE Tratta Aeroporto Marco Polo-Portogruaro, Commessa 1345	
	Presente		Qualità accettabile		SI	NO			
	SI	NO	SI	NO					
Determinazioni (2 di 2)	Cumulo degli impatti dell'opera congiuntamente ad altri piani o progetti sull'intera tratta		X		X		SI		
	Cumulo degli impatti dell'opera congiuntamente ad altri piani o progetti in rapporto all'intera linea		X		X		SI		
	Capacità riepilogativa degli elementi determinanti (SWOT o equipollente)			X		X		SI	Non esistono matrici riepilogative nei vari ambiti di indagine della RA, né nella Parte B né nella Parte C. Il "Livello di interferenza" che è presente nella RA345 (pagg. 525+528) esprimerebbe la presunta capacità del progetto di risolvere l'interferenza stessa ma di fatto lo stesso livello, eccessivamente riepilogativo, non può essere accettato come affidabile, almeno per la parte ambientale e naturalistica (la tabella finale si occupa anche di altri ambiti di studio) viste le tantissime lacune, omissioni e incongruenze di cui la RA è ricca
	Coerenza dell'analisi al fine della determinazione della migliore Risposta (DPSIR o equipollente)		X		X			SI	Nella RA visionata non esiste di fatto un percorso riconosciuto, supportato da adeguati indicatori, per la definizione delle migliori Risposte
Individuazioni	Habitat chiave	X			X		SI	Aree di connessione dichiarate di interesse dal punto di vista ecologico vengono di fatto ignorate nella determinazione ecosistemica	
	Specie ombrello o specie guida		X		X		SI		
	Habitat di specie	X			X		SI	Individuazione non puntuale specie-specifica	
	Indicatori ambientali		X		X		SI		
	Indicatori naturalistici		X		X		SI		
	Misure di mitigazione	X			X			SI	Le misure elencate sono di cantiere ma non sono sufficienti. Mancano misure su cronoprogrammi, su eventuali orari notturni, intensità delle illuminazioni. Mancano indicazioni sulla conservazione della fertilità del terreno agricolo
	Misure di ripristino	X			X			SI	
	Piano di verifica raggiungimento misure di ripristino		X		X			SI	
Piano di adeguamento misure di ripristino		X		X			SI		



2.2.6.4 Tratta Portogruaro-Ronchi dei Legionari, Commessa L346

(1 di 3)

DEFINIZIONI PECULIARITÀ NATURA 2000	Informazione				Si rilevano buchi di indagine e/o occorre far lavorare il principio di precauzione?	NOTE tratta Portogruaro-Ronchi dei Legionari, Commessa L346
	Presente		Qualità accettabile			
	SI	NO	SI	NO		
Ambientali di area vasta	X		X		-	
Ambientali di area di influenza	X			X	SI	Corridoio considerato insufficiente e parametri di ampiezza area non argomentati
Naturalistiche di habitat di interesse comunitario	X		X		-	
Cartografie di habitat di interesse comunitario		X		X	SI	
Naturalistiche di specie di interesse comunitario	X			X	SI	I dati molto spesso sono stati estrapolati non dall'ultimo aggiornamento dei Formulari Standard. Elementi di fenologia presenti ma come puro dato di ricopiatura, senza analisi critica dirimente
Presenza di specie di interesse comunitario a livello cartografico		X		X	SI	
Cartografie habitat di specie di interesse comunitario		X		X	SI	L'informazione è presente in forma descrittiva ma non esaustiva in quanto costruita per tipologia di habitat e non per tipologia di specie. Ciò rende impossibile verificare la protezione di specie. L'informazione presente non è dedicata a Natura 2000 ma è ricompresa in una generica parte della RA dedicata alla fauna tutta
Naturalistici altre specie (§ 3.3 del Formulario Standard)	X		X		-	Occorre comunque sottolineare che le descrizioni di specie non partono da un raffronto con le informazioni disponibili sul Formulario Standard
Stato degli ecosistemi	X		X		-	Va tenuto in considerazione l'atteggiamento del Redattore, fortemente svalutante del valore ecologico delle aree agricole. Le conoscenze sugli ecosistemi acquatici sono largamente di massima e non contestualizzate
Potenzialità degli habitat semi-naturali e/o di evolvere ad habitat di All. I		X		X	SI	
Fenomeni e attività in corso: individuazione		X		X	SI	Sono da ritrovarsi unicamente cenni generici sulla diminuzione di complessità biologica nelle aree coltivate e effetti costrittivi già attivi da parte dell'Autostrada A4 tangente il Bosco di Alvisopoli
Fenomeni e attività in corso: coerenza di contesto con Formulario Standard		X		X	SI	
Individuazioni piani o progetti congiunti		X		X	SI	
Impatti di cantiere tratta ferroviaria	X			X	SI	Il Proponente, rispetto a Natura 2000, cartograficamente non rappresenta le aree di cantiere, né di accesso alle varie aree di lavorazione. Gli impatti di cantiere sulle valenze Natura 2000 si riducono alla descrizione contenuta in poco più di due righe per il sito IT3250044 e lo stesso può dirsi per quanto riguarda il Bosco di Alvisopoli: l'atteggiamento del Progettista prende piede da una presunta evidenza di assenza di impatti significativi che è totalmente unilaterale
Impatti di cantiere opere accessorie	X			X	SI	La fase di cantiere dell'elettrodotto ha bisogno di maggiore approfondimento
Impatti di esercizio tratta ferroviaria	X			X	SI	

Descrizioni e informazioni generali (1 di 2)



DEFINIZIONI PECULIARITÀ NATURA 2000	Informazione				Si rilevano buchi di indagine e/o occorre far lavorare il principio di precauzione?	NOTE tratta Portogruaro-Ronchi dei Legionari, Comessa L346	
	Presente		Qualità accettabile				
	SI	NO	SI	NO			
(2 di 2) Impatti di esercizio opere accessorie	X			X	SI	Insufficiente la considerazione dell'impatto dell'elettrodotto di servizio sull'avifauna	
Ulteriori informazioni	Normativa nazionale/regionale di riferimento	X		X	-		
	Normativa internazionale di riferimento	X		X	-		
	Cogenza della normativa nazionale di riferimento		X		X	SI	
	Cogenza della normativa internazionale di riferimento		X		X	SI	
	Bibliografia specifica	X		X		-	
Determinazioni	Resilienza di habitat	X			X	SI	La funzionalità ecologica degli habitat non è stata analizzata, nonostante quanto si dichiara nella RA a pag. 238
	Resilienza di specie		X		X	SI	L'informazione naturalistica fornita di fatto non ha portato ad alcun specifico discorso conservazionistico, soprattutto per quanto riguarda gli impatti indiretti
	Coerenza di Natura 2000		X		X	SI	
	Cumulo degli impatti per la realizzazione della tratta		X		X	SI	
	Cumulo degli impatti per la realizzazione della tratta in rapporto all'intera linea		X		X	SI	
	Cumulo degli impatti per la realizzazione della tratta, congiuntamente ad altri piani o progetti		X		X	SI	
Cumulo degli impatti per la realizzazione della tratta, congiuntamente ad altri piani o progetti, in rapporto all'intera linea		X		X	SI		



DEFINIZIONI PECULIARITÀ NATURA 2000	Informazione				Si rilevano buchi di indagine e/o occorre far lavorare il principio di precauzione?	NOTE tratta Portogruaro-Ronchi dei Legionari, Commessa L.346
	Presente		Qualità accettabile			
	SI	NO	SI	NO		
Habitat chiave		X		X	SI	
Specie ombrello o specie guida		X		X	SI	
Habitat di specie	X			X	SI	Mentre si comprende che l'individuazione della significatività dell'interferenza circa gli habitat di specie possa perdere di precisione rispetto al valore medio che si ottiene tenendo in considerazione i vari habitat, non può essere accettato che il valore di partenza dei singoli habitat non sia considerato in quanto ciò fa basare sul nulla effettivo il valore medio appena citato.
Indicatori ambientali		X		X	SI	
Indicatori naturalistici		X		X	SI	
Misure di mitigazione	X			X	SI	Le mitigazioni indicate sono spesso generiche e solo di cantiere, senza affrontare i problemi stagionali della realizzazione dell'opera
Misure di compensazione	X			X	SI	Il Relatore confonde nella RA misure di mitigazione con misure di compensazione. Né misure di mitigazione né misure di compensazione che sono state di fatto proposte sono, sono da considerarsi habitat-specifiche o specie-specifiche
Piano di verifica raggiungimento misure di compensazione		X		X	SI	
Piano di adeguamento misure di compensazione		X		X	SI	



DEFINIZIONI ALTRE PECULIARITÀ AMBIENTALI ECOSISTEMICHE E NATURALISTICHE NON NATURA 2000, ANCHE ALL'INTERNO DI SICZPS	Informazione				Si rilevano bacini di interesse e/o occorre far lavorare il principio di precauzione?	NOTE (tratta Portogruaro-Ronchi del Legionari, Commessa L946)
	Presente		Qualità			
	SI	NO	SI	NO		
Ambientali di area vasta	X		X		-	
Ambientali di area di influenza	X			X	SI	Corridoio considerato insufficiente e parametri di ampiezza area non argomentati
Citazione altre aree di importanza (Parchi, Riserve, aree naturali)	X		X		-	
Descrizione altre aree di importanza	X		X		-	
Naturalistici di habitat, soprattutto di interesse conservazionistico, ma non solo	X			X	SI	Le diverse aree di interesse, direttamente impattate dal tracciato o tangenti o comunque poste ad una certa vicinanza dalle opere, di fatto non sono state considerate come bacino di biodiversità, ovvero non le si è messe in relazione per individuarne il valore rispetto alle zone maggiormente impattate dal progetto
Naturalistici di specie, soprattutto di interesse conservazionistico, ma non solo	X			X	SI	La RA346 non può essere considerata soddisfacente in questo ambito di lavoro. Le specie elencate, soprattutto avifauna, ma non solo, non vengono utilizzate come indicatori biologici
Stato degli ecosistemi	X			X	SI	Gli ecosistemi individuati paiono rappresentati più per condizioni generali che specifiche rispetto al corridoio analizzato. Non sono state identificate specie chiave di ecosistema, non si conoscono le strutture trofiche. Non sono stati individuate le dinamiche in atto di alterazione, a causa dei fattori di pressione già in corso
Potenzialità degli habitat semi-naturali e/o di evolvere ad habitat più complessi rispetto all'area di impatto	X			X	SI	La descrizione delle potenzialità vegetazionali sono eccessivamente generiche e non contestualizzate lungo il tracciato ferroviario o nelle aree di cantiere
Individuazione fenomeni e attività in corso			X	X	SI	
Individuazione specifica per specie aliene			X	X	SI	
Individuazione caratteristiche di progetto (tratta e aree di cantiere)	X			X	SI	La Relazione Ambientale in realtà non dice dove e come saranno i cantieri di lavoro. Anche ricercando informazioni nella parte inerente del QRPr. le si ottengono solo poche informazioni di massima. L'impressione è che il Progettista di fatto non abbia ancora approfondito sufficientemente questi aspetti e che desideri mantenere maggior disponibilità sulla collocazione e tipologia dei cantieri, in modo da finalizzarli dalla fase di progetto definitivo in avanti
Individuazioni piani o progetti congiunti			X	X	SI	
Impatti di cantiere tratta ferroviaria	X			X	SI	Gli impatti di cantiere (pag. 410) sono identificati in maniera sommaria (2 pagine e mezzo in tutto). Inaccettabili sono le generalizzazioni, che diventano banalizzazioni della complessità ecosistemica; le mitigazioni espresse, oltre ad essere scarse, generiche e insufficienti, sono dichiaratamente fuori norma nel punto in cui si delega direttamente alla vegetazione ripariale igrofila il compito di effettuare "un primo stadio di fitodepurazione" per le acque di prima pioggia; cioè, anziché scaricare le acque di prima pioggia direttamente nei corsi d'acqua (bene), le si scaricherà sulle sponde (!!) (molto male)

Descrizione informazioni generali (1 di 2)



DEFINIZIONE/ALTRE PECULIARITÀ AMBIENTALI/ECOSISTEMICHE NATURALISTICHE NON NATURA 2000 ANCHE ALL'INTERNO DI SIC/ZPS	Informazione				Sviluppo budget/indagine e/o elaborazione lavori e principi di progettazione?	NOTE
	Presenza		Qualità accettabile			
	SI	NO	SI	NO		
4.1.2	Impatti di cantiere opere accessorie	X		X	SI	La fase di cantiere dell'elettrodotto ha bisogno di maggiore approfondimento
	Impatti di esercizio tratta ferroviaria	X		X	SI	Gli impatti vengono sistematicamente ridotti attraverso la declassificazione ecosistemica dei tratti attraversati. La metodologia di definizione non è credibile né accettabile, in quanto manca un processo scientifico (DPSIR) calato sulle singole peculiarità
	Impatti di esercizio opere accessorie	X		X	SI	Insufficiente la considerazione dell'impatto di servizio dell'elettrodotto sull'avifauna
Ulteriori informazioni	Normativa nazionale/regionale di riferimento	X		X	SI	Alcune disposizioni nazionali mancanti
	Normativa internazionale di riferimento	X		X	SI	Alcune norme internazionali mancanti
	Cogenza della normativa nazionale/regionale di riferimento		X	X	SI	
	Cogenza della normativa internazionale di riferimento		X	X	SI	
	Bibliografia specifica	X		X	-	
Determinazioni (col. 3)	Resilienza di habitat	X		X	SI	Di fatto il corridoio considerato non è servito per indicare con precisione gli impatti indiretti e i tempi di ritorno dell'opera in termini ambientali sulla capacità di resilienza ecosistemica
	Resilienza di specie		X	X	SI	Le specie non vengono singolarmente considerate per la loro importanza conservazionistica; il Progettista non è in grado di affrontare la conservazione di specie attraverso lo studio di fenologia e comportamenti e, conseguentemente, esigenze di specie
	Resilienza ecosistemica		X	X	SI	Il Progettista non solo non analizza la struttura ecosistemica a livello ecologico-funzionale, così da determinarne l'attuale complessità e capacità nel tempo e nello spazio di resistere alla nuova opera, ma non garantisce neppure il completo ripristino quantitativo della vegetazione sottratta durante la fase di cantiere (pag. 477)
	Importanza conservazionistica di habitat (istituti di protezione o altre aree naturali libere dichiarate presenti)	X		X	SI	Aree di connessione dichiarate di interesse dal punto di vista ecologico (Riserve, IBA) vengono di fatto ignorate nella determinazione ecosistemica. Aree buffer (p.e. aree agricole) prima vengono definite importanti per la connettività e poi vengono declassate perché non più perfettamente naturali
	Importanza conservazionistica di specie (leggi di tutela, internazionali, nazionali, regionali)		X	X	SI	
	Cumulo degli impatti dell'opera sull'intera tratta		X	X	SI	
	Cumulo degli impatti dell'opera della tratta in rapporto all'intera linea		X	X	SI	

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



DEFINIZIONI ALTRE PECULIARITÀ AMBIENTALI ECOSISTEMICHE E NATURALISTICHE NON NATURA 2000, ANCHE ALL'INTERNO DI SICZPS	Informazione				Sullevario buchi di indagine o occorrenza lavorare il principio di precauzione?	NOTE <u>Tratta Portogruaro-Ronchi del Legionari, Commessa L346</u>
	Presente		Qualità accettabile			
	SI	NO	SI	NO		
Cumulo degli impatti dell'opera congiuntamente ad altri piani o progetti sull'intera tratta		X		X	SI	
Cumulo degli impatti dell'opera congiuntamente ad altri piani o progetti in rapporto all'intera linea		X		X	SI	
Capacità riepilogativa degli elementi determinanti (SWOT o equipollente)		X		X	SI	Non esistono matrici riepilogative nei vari ambiti di indagine della RA, né nella Parte B né nella Parte C. Il "Livello di interferenza" che è presente nella RA346 (pagg. 471+475) esprimerebbe la presunta capacità del progetto di risolvere l'interferenza stessa ma di fatto lo stesso livello, eccessivamente riepilogativo, non può essere accettato come affidabile almeno per la parte ambientale e naturalistica (la tabella finale si occupa anche di altri ambiti di studio) viste le tantissime lacune, omissioni e incongruenze di cui la RA è ricca
Coerenza dell'analisi al fine della determinazione della migliore Risposta (DPSIR o equipollente)		X		X	SI	Nella RA visionata non esiste di fatto un percorso riconosciuto, supportato da adeguati indicatori, per la definizione delle migliori Risposte
Habitat chiave	X			X	SI	Aree di connessione dichiarate di interesse dal punto di vista ecologico vengono di fatto ignorate nella determinazione ecosistemica
Specie ombrello o specie guida		X		X	SI	
Habitat di specie	X			X	SI	Individuazione non puntuale specie-specifica
Indicatori ambientali		X		X	SI	
Indicatori naturalistici		X		X	SI	
Misure di mitigazione	X			X	SI	Le misure elencate sono di cantiere ma non sono sufficienti. Mancano misure su cronoprogrammi, su eventuali orari notturni, intensità delle illuminazioni. Mancano indicazioni sulla conservazione della fertilità del terreno agricolo
Misure di ripristino	X			X	SI	
Piano di verifica raggiungimento misure di ripristino		X		X	SI	
Piano di adeguamento misure di ripristino		X		X	SI	

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



2.3 Approfondimenti specifici per la tratta Ronchi dei Legionari-Trieste (Commessa L344)

2.3.1 Sul carsismo

Stupisce che, a proposito del carsismo ed in particolare delle cavità carsiche, la RA344 (§ 2.2.1, pagg. 19-28) si limiti a citare il dato delle 3.087 cavità note e catastate in territorio italiano, menzionandone poi quali elementi di pregio soltanto tre (!!!?): la Grotta C. Skilan, la Grotta G. Savi e la Grotta "Impossibile".

Si omette tra l'altro di dire che l'ultima di quelle citate deve il proprio nome al fatto che, stante la natura dei terreni (definiti "**poco carsificabili**") in cui furono scavate le due canne della galleria della Grande Viabilità Triestina, quella grotta non avrebbe dovuto esserci. E invece c'era!

Questo citato è un esempio assai significativo delle "sorprese" alle quali si può andare incontro quando si scavano gallerie per molti km nel sottosuolo carsico.

E' anche sconcertante che si ometta di menzionare il fatto, ben noto agli speleologi ed agli esperti di carsismo, secondo cui a fronte delle 3.087 cavità note e censite nel Catasto Grotte (che in realtà alla data attuale sono già aumentate a 3.124), **ne esistono senza dubbio molte altre migliaia ancora ignote** (e più o meno "impossibili"...), specie com'è ovvio nei terreni classificati come *mediamente e molto* carsificabili e carsificati, nei quali come è annunciato in progetto si prevede di scavare gallerie per uno sviluppo complessivo di 14 km, senza però trascurare i terreni classificati come *poco* carsificabili, analoghi cioè a quelli nei quali è stata scoperta la citata Grotta "Impossibile".

In effetti, ogni anno il Catasto Regionale delle Grotte del Friuli Venezia Giulia aggiunge i dati relativi ad una trentina di nuove cavità: è noto tuttavia che molti dati, relativi ad altre cavità scoperte da tempo ad opera di vari gruppi di speleologi, sono in attesa di essere comunicati al Catasto stesso.

Va in ogni caso ricordato che la Direttiva del Consiglio Europeo 2006/105/CE (del 20.11.2006) annovera al punto 8 dell'allegato (Habitat rocciosi e grotte) tra le tipologie di siti da sottoporre a tutela le "*Grotte non ancora sfruttate a livello turistico*" e "*Campi di lava e cavità naturali*", entrambi habitat protetti dalla Direttiva 92/43/CEE, rispettivamente classificati con i codici 8310 e 8320.

Nell'area dei Colli Monfalconesi risultano altresì le seguenti grotte principali:

- la "Grotta dei Pipistrelli" o "Grotta dietro la stazione", che presenta una ridotta colonia di pipistrelli, che potrebbe essere interessata dai lavori di quadruplicamento della linea fino alla Stazione di Monfalcone;
- la "Grotta della pineta", in parte artificializzata, nella quale si segnala sporadicamente la presenza di pipistrelli;
- la "Caverna vergine", in parte adattata a scopi militari;
- la "Grotta sopra Monfalcone" sul Colle della Rocca;
- la "Grotta presso Quota 36" o "Grotta Nevio" sul colle del Zochet, nel cui pozzetto finale è stato rinvenuto il proteo (chiusa con botola), che potrebbe essere interessata dal tunnel della linea AV/AC;
- il "Pozzo dei protei di Monfalcone" con una pozza nella quale sono stati rinvenuti dei protei, presso la stazione di Monfalcone (chiusa con cancello), che potrebbe essere interessata dai lavori;
- la "Grotta presso lo svincolo ferroviario", molto interessante per le acque interne, in cui sono stati rinvenuti pesci e crostacei (chiusa con botola);
- "Grotta a Ovest della Rocca" (chiusa con cemento e grata di ferro).



for a living planet®



LA RA344 afferma che l'interferenza con il vincolo idrogeologico sarebbe "perlopiù di tipo indiretto, poiché l'attraversamento dell'altopiano carsico è previsto prevalentemente in galleria naturale, con pochi e brevi tratti allo scoperto".

A parte il fatto che sul Carso Isontino i tratti allo scoperto appaiono tutt'altro che trascurabili, si deve ovviamente considerare con particolare attenzione il patrimonio ipogeo, elemento caratterizzante fondamentale dell'ambiente carsico.

A fronte di queste considerazioni non può definirsi accettabile per il comparto idrico la definizione di "livello modesto dell'interferenza" (pag. 36), né conseguentemente la ratio per la quale "non sono stati definiti interventi di mitigazione propriamente detti" (pag. 36).

Men che meno può avere senso la dichiarazione: "L'esercizio dell'opera ferroviaria non determina forme di impatto per la componente suolo e sottosuolo, se non quella legata a rischi potenziali in caso di incidenti rilevanti. Tutte le problematiche connesse all'interferenza con la matrice ambientale esaminata possono essere pertanto ricondotte alla fase realizzativa ed ai relativi capitoli di trattazione. E' da segnalare come gli ulteriori approfondimenti di indagine programmati per le successive fasi di progettazione possano ulteriormente consolidare le argomentazioni già estesamente trattate negli elaborati geologici allegati al progetto preliminare, in modo da circoscrivere maggiormente le potenziali interferenze già minimizzate mediante le scelte progettuali adottate" (pag. 51).

Questa impostazione di lavoro è assurda e non conforme alla normativa, che richiede la determinazione degli impatti prima dell'approvazione e non dopo.

Per quanto concerne le cavità che si trovano nella fascia allargata di 900 m. dalla linea, lo SIA cita due grotte tutelate D.Lgs 42/2004 (ex- L.1497/1939): 4137/5269 VG "Grotta delle Margherite" e 23/90 VG "Grotta Noè", ma andrebbero considerati anche i vincoli derivati dal D.Lgs 42/2004 (ex-L.1089/1939), relativi a depositi paleontologici o valenze archeologiche.

2.3.2 Gli impatti sul paesaggio

L'analisi degli impatti (pudicamente definiti "modificazioni" nello SIA) sul paesaggio non è accompagnata da adeguate simulazioni *post operam*, confrontabili con vedute *ante operam* dai medesimi punti visuali.

In assenza di ciò, ogni considerazione contenuta nel SIA appare inevitabilmente generica e, al più, utile soltanto nel tentativo di minimizzare gli impatti, nascondendo la realtà delle cose con omissioni adeguate.

2.3.2.1 Gli impatti sul paesaggio e le "mitigazioni"

La RA si limita (§ 7.3.2, pagg. 265÷267) a descrivere gli interventi di mitigazione previsti, consistenti in siepi arbustive o filari arborei da un lato, in barriere antirumore dall'altro, queste ultime di colori diversi a seconda del tipo di territorio attraversato (varie tonalità di azzurro per quelle in ambito peri-urbano/agricolo, di giallo per quelle in ambito urbanizzato, di verde per quelle in ambito carsico).

L'impatto paesaggistico di tali barriere appare obiettivamente assai rilevante. Esse risulteranno infatti di altezze comprese tra i 3,95 ed i 7,38 metri dal ferro (altezze quindi da sommare a quelle del rilevato).

Lungo il Binario dispari della VE-TS nella tratta Ronchi-Trieste, ad esempio, sono previsti due tratti in cui la barriera di 7,38 m. si estende per 1.480 o addirittura 1.928 metri lineari. In un paesaggio dai lineamenti orizzontali tali barriere sarebbero perciò fortemente impattanti.

Pur ammettendo che "la maggior ingerenza paesaggistica sarà costituita dai viadotti ferroviari, in corrispondenza dell'attraversamento dell'autostrada A4 e dell'area del Lisert" (§ 7.3.3.3, pag. 275), si

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



ritiene del tutto inaccettabile l'affermazione secondo cui "per quanto riguarda l'interferenza con gli unici elementi paesaggisticamente vincolati, costituiti dalla fascia di rispetto della roggia di S. Canziano e dall'area tra Sablici e Pietrarossa (...) si vuole evidenziare come essi stessi siano già stati parzialmente compromessi dal sovrapporsi di segni antropici alla matrice naturale originaria." (§ 7.3.3.5, pag. 277), non essendo infatti pensabile di poter aggiungere degrado al degrado, giustificando vicendevolmente ogni successiva alterazione in un peggioramento che secondo questa logica non avrebbe fine!

Altresì inaccettabilmente generica è la previsione (§ 7.3.3.6, pag. 278) secondo cui "la fase di costruzione del nuovo tracciato prevederà interventi di ripristino ambientale con l'impiego di specie sia arboree sia arbustive autoctone (...)", senza che neppure sia accennato a quali specie ci si riferisca.

2.3.2.2 L'impatto dimenticato e sottovalutato del nuovo elettrodotto

Si osserva che un ulteriore elemento detrattore della qualità del paesaggio è rappresentato dalla linea elettrica aerea da 132 kV di alimentazione della SSE (sottostazione elettrica) di Aurisina, che lo SIA prende in considerazione unicamente sotto il profilo dell'inquinamento elettromagnetico, ma non da quello dell'impatto sul paesaggio (cfr. § 9.3.4, pagg. 292-293 del QRA).

Conseguentemente, non sono previsti dal proponente né l'interramento di tale linea, né interventi di mitigazione dell'impatto paesaggistico, senz'altro rilevante (sono previsti sostegni alti oltre 28 m) al quale va comunque aggiunto anche l'impatto potenziale della linea aerea sull'avifauna¹⁷⁰.

L'elettrodotto in progetto, per quanto di ridotta lunghezza, è una potenziale fonte di impatto per l'avifauna. L'opera insiste in una ZPS e non ha alcun senso citare le distanti lagune di Grado e di Marano (RA 344, pag. 160), bensì dev'essere considerata secondo le peculiarità ornitologiche presenti nel sito protetto.

2.3.3 L'impatto sul traffico e le emissioni inquinanti nell'atmosfera

Incredibilmente, lo SIA omette completamente di stimare l'impatto - in fase di cantiere - dei mezzi d'opera e di trasporto sul traffico, nonché le relative emissioni inquinanti.

Lo SIA si limita infatti (§ 11.3, pagg. 330-333) a stimare il contributo alle emissioni di polveri dovuto alla movimentazione dei materiali nei cantieri (impianti di betonaggio, carico e scarico cumuli di terra, sollevamento di polvere dal traffico veicolare su superfici non pavimentate e pavimentate), ma non quello dovuto alle emissioni dai motori di macchine operatrici e mezzi di trasporto!

Neppure è stato valutato l'impatto dei mezzi di trasporto (camion), di cui si prevede l'utilizzo in via esclusiva per la movimentazione dei materiali da scavare e di quelli da costruzione, sul traffico che grava sulla rete viaria. Trattandosi di quantità estremamente elevate di mezzi, è prevedibile che tale impatto sia assai rilevante, specie laddove sarà interessata la viabilità comunale e provinciale di ridotta sezione.

Considerando ad esempio i quantitativi stimati di materiale da estrarre per lo scavo delle gallerie, ipotizzando una portata media di 20 mc per ciascun camion, si può calcolare un totale di circa 890.000 viaggi A/R di mezzi pesanti. L'impatto di questo numero enorme di spostamenti sul livello di servizio della viabilità locale è immaginabile, ma doveva essere calcolato nel SIA. Cosa che invece non è avvenuta.

Come non sono stati stimati i volumi di traffico per il trasporto dei materiali da costruzione e dei macchinari e quelli per gli spostamenti del personale addetto ai cantieri.

¹⁷⁰ Per rischio di collisioni ed elettrocuzione, si veda anche precedente § 2.1.3.1.4.4.



for a living planet®



Non sorprende, perciò, che lo SIA non faccia menzione alcuna di interventi di mitigazione di tali impatti, né di alternative (ad esempio nastri trasportatori) all'utilizzo, previsto in via esclusiva, dei mezzi motorizzati per il trasporto dei materiali.

2.3.4 Rumore e vibrazioni

2.3.4.1 Impatto acustico

Il dimensionamento delle opere di mitigazione acustica (RA344, pagg. 82÷86) è avvenuto sulla sola base del modello di esercizio, predisposto con riferimento alla 2ª fase funzionale; tale scelta può apparire accettabile in ordine alla definizione delle opere di mitigazione da realizzarsi nella stessa seconda fase, ma non esime dall'analizzare il quadro degli impatti (e dei corrispondenti interventi di mitigazione) atteso nelle fasi successive.

Inoltre, lo studio fa frequente ricorso ad interventi diretti sui recettori, che a norma di legge dovrebbero rappresentare un'ultima *ratio* a fronte dell'impossibilità di mitigare gli impatti con altri mezzi, fra i quali è possibile anche inserire una diminuzione della velocità di impostazione dei treni merci, quanto meno nelle ore notturne.

In tal senso, si ritiene necessaria un'integrazione dello studio, volta a verificare possibili modalità alternative di conseguimento delle soglie di immissione.

2.3.4.2 Vibrazioni

E' opportuno segnalare che l'analisi di questa categoria d'impatto è stata effettuata (si veda RA344, pag. 208) caratterizzando la sorgente vibratoria soltanto sulla base dei profili di emissione di convogli passeggeri (ETR500, ETR460, Intercity trainato da E402).

Tale scelta contrasta singolarmente con il programma di esercizio della linea, che presenta una netta prevalenza di treni merci, dotati di masse e di velocità differenti, ma non per questo certamente tali da indurre una condizione più favorevole rispetto ai fenomeni vibrazionali.

2.3.5 Gli impatti territoriali e della cantierizzazione

2.3.5.1 Sulla pianura isontina

Tra la pk 3+200 e la pk 3+400 è rilevata l'interferenza con il centro storico di Begliano (che diventa "Begnano" nella SNT), area di rilevante interesse archeologico. L'impatto sul nucleo abitato appare consistente e difficilmente mitigabile.

Al km 2 + 290 la linea interessa un'area boscata.

Il tracciato sfiora poi i Laghetti di Dobbia, invadendone decisamente la fascia di rispetto paesaggistico lacustre: il sito è stato oggetto di una profonda bonifica in occasione della realizzazione della bretella stradale tra la rotonda di Ronchi e la strada provinciale per Grado, ma sono previsti interventi di rinaturalizzazione, in parte già realizzati. Prima dei suddetti lavori stradali il sito presentava presenze di anfibi e di avifauna ed attualmente è in corso una progressiva e rapida ricolonizzazione.

E' forte la preoccupazione che la cantierizzazione e la necessità di rifacimento e/o adeguamento e/o prolungamento delle opere di scavalco o sottopasso, provochino una frattura sul territorio, con notevoli problemi di mobilità per la popolazione residente e per il traffico di attraversamento, oltretutto per le attività commerciali, per un periodo che potrebbe protrarsi anche per molti anni.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



2.3.5.2 Sull'area da Bivio S. Polo a Sablici (Carso Isontino)

A San Polo insiste l'ospedale, la cui compatibilità con la nuova infrastruttura è da verificare ma appare difficoltosa, anche per la presenza di un grande cantiere base accanto al Canale de' Dottori, del quale si prevede la rettifica. Si legge nel SIA che l'organizzazione generale delle aree di cantiere prevede di utilizzare, ovunque possibile, aree di scarso valore ambientale e antropico e lontane da ricettori di carattere residenziale o naturale. Tali prescrizioni - nel caso dei cantieri previsti a S. Polo dietro l'ospedale, a ridosso di un corso d'acqua, in area di valenza ambientale (landa carsica del M.te Zochet) e densamente abitata - appaiono del tutto disattese.

Il raccordo tra Bivio S. Polo e Ronchi Nord appare leggermente spostato sul lato monte rispetto alla linea esistente, sul lato in cui sono presenti numerose abitazioni.

La linea AV/AC si incunea fuori terra alle falde del M.te Zochet, in un'area di landa carsica di pregio (Associazione vegetale *Chrysopogoni -Centaureetum cristate*). La landa è un habitat prioritario in base alla Direttiva 92/43/CEE, che si mantiene grazie all'aridità superficiale (causata dall'elevata permeabilità delle rocce calcaree) e al pascolo. E' composta da specie erbacee di origine europea, mediterranea ed illirica, alcune di esse piuttosto rare. Accanto ad alcune graminacee, che compongono la cotica erbosa, da marzo ad agosto inoltrato possiamo trovare tutta una serie di piante dalle fioriture appariscenti e dai profumi inconfondibili, tra cui alcune specie di orchidee. Da ciò la necessità di salvaguardarlo con la massima attenzione.

Sotto il M.te Zochet la linea entra in galleria: ai due estremi della galleria si osservano delle piste di servizio che non ricalcano la sentieristica esistente e comportano un impatto molto significativo sulle colline carsiche, aumentando la frammentazione territoriale. All'uscita di questa galleria la linea corre per un tratto di circa un chilometro allo scoperto, a monte del maneggio di Pietrarossa, nel cuore dell'istituendo Parco comunale del Carso Monfalconese, per il quale il Comune di Monfalcone ha affidato un incarico per gli studi ai sensi dell'art. 6 della Legge regionale 42 del 1996.

Le colline carsiche monfalconesi sono molto frequentate per attività legate allo sport e al tempo libero (escursionismo, corsa - sia individuale sia con "marce" organizzate - mountain bike, turismo storico - rivolto per ora soprattutto ai siti della I guerra - e naturalistico). Nella Relazione generale dello Studio archeologico (pag. 28) sono correttamente elencati i 5 Castellieri preistorici presenti sulle colline del Carso Monfalconese, sui rilievi della Gradiscata, delle Forcate, della Rocca, del Golas e della Moschenizza, mentre nella SNT dello SIA sono citati solo due Castellieri - quello di S. Polo (cioè della Gradiscata) e quello di Moncolano-Contovello (il secondo in Provincia di Trieste).

Considerato che tutti e 5 i Castellieri monfalconesi sono da considerarsi fortemente interessati dagli impatti - diretti o indiretti - del progetto, non è chiaro perché la SNT non li citi con completezza e ancor meno quali azioni si metteranno in atto per la loro salvaguardia e fruizione turistico-didattica, come prevista dalle linee guida dall'istituendo Parco comunale.

La stessa Rocca di Monfalcone, sottoposta a vincolo archeologico e descritta nella Relazione generale dello Studio archeologico, non compare tra le emergenze storico-monumentali ed archeologiche della SNT, dove invece è nominata la "trincea a sviluppo N-S a nord del centro storico di Monfalcone - località la Rocca", che appare decisamente meno interessante da un punto di vista storico: tali incongruenze preoccupano poiché non è chiaro quali misure si vogliano attuare per tutelare siti di alto valore storico e di interesse turistico, qual è sicuramente la Rocca, fortemente interessata dal progetto e dal traffico sulle piste di servizio, ricadenti in zone intensamente frequentate da escursionisti e sportivi oltretutto di notevole valenza ambientale e paesaggistica.

Dopo un'ulteriore breve galleria (160 m) - per la quale si prevedono lunghissime piste che attraversano longitudinalmente il versante settentrionale dei colli carsici monfalconesi - la linea percorre ancora fuori



for a living planet®



terra un tratto in un'area densamente boscata, dove la pineta d'impianto a pino nero si sta progressivamente convertendo al più apprezzabile bosco carsico (*Ostryo-Quercetum pubescentis*).

L'attraversamento dell'Autostrada A4 avviene con un viadotto sostenuto da 4 piloni - della lunghezza di 275 metri - che ricadrebbe a circa 200 metri dal lago carsico di Pietrarossa, quindi all'interno della Riserva regionale dei Laghi di Doberdò e Pietrarossa oltreché SIC del Carso triestino e goriziano (IT3340006) e ZPS Aree carsiche della Venezia Giulia (IT3341002), e all'interno della fascia di vincolo paesaggistico lacuale (300 m).

Il lago di Pietrarossa è riferibile al tipo di lago-stagno. L'area occupata dalla zona paludosa è di ca. 0.22 km² ed occupa una fascia di terreno alluvionale di forma irregolare, allungata, divisa poco nettamente in una parte sud-orientale (dove si estende il lago e da cui esce il ruscello emissario) e in una nord-occidentale (dove sono situate le sorgenti dalle quali nascono i ruscelli che alimentano tutta la zona). La zona presenta un bosco umido a carpino bianco (*Carpinus betulus*), farnia (*Quercus robur*), frassino ossifillo (*Fraxinus angustifolia*) e ontano nero (*Alnus glutinosa*).

Ai km 12+500 e 13+500 i cantieri di imbocco della galleria CG 06 (pk 12+880), CG 07 (13+150) e le relative piste interessano l'area boscata soggetta a vincolo paesaggistico "Zona a Nord del Lisert", a breve di distanza dalla quale si trova uno dei centri visite della Riserva - c.d. Centro Conver - che sta riprendendo l'attività in questi mesi dopo alcuni anni di chiusura: l'area è perciò frequentata per fini sportivi, escursionistici e didattici.

Ne segue un'alternanza di tratti in galleria e allo scoperto, con un secondo viadotto di 350 metri (6 piloni), ricadente in un'area carsica boscata a ridosso dell'abitato di Sablici (Doberdò), che dovrà sopportare un impatto pesantissimo per la presenza di tali strutture oltre che dei cantieri (cantiere base, cantiere operativo, depositi di materiale alle uscite delle gallerie, deposito liquidi inquinati) e delle piste di servizio, con il conseguente carico di traffico in aggiunta a quello già presente (bretella tra Autostrada A4 e Statale del Vallone).

Il fatto che "questo è un tratto già profondamente segnato dalle infrastrutture stradali (autostrada A4 e casello del Lisert)" dovrebbe indurre a non infliggere altri pesanti impatti a questo peraltro pregevole territorio e non essere una giustificazione per asserire che - riferendosi a un viadotto di 350 metri - "l'impatto visivo della nuova linea ferroviaria sarà limitato" (pag. 71 della Sintesi Non Tecnica).

Si richiamano le già citate indicazioni riportate al punto sull' "Organizzazione generale della cantierizzazione" (§ 6.1 della Sintesi Non Tecnica): nel caso dell'abitato di Sablici e del Bosco a Nord del Lisert appaiono del tutto disattese. Lo stesso può dirsi per i numerosi cantieri che ricadrebbero nell'area dell'istituendo Parco comunale del Carso monfalconese.

Si legge poi nella Sintesi Non Tecnica dello SIA che "il sistema di cantierizzazione è stato studiato in modo da minimizzare le interferenze con la viabilità esistente e con le aree urbanizzate". Solo a titolo di esempio si segnala che sulla cartografia "Progetto di cantierizzazione - Corografia - Tav. 1/2" figura Corso del Popolo, via pavimentata in porfido nel centro storico di Monfalcone (!!!) che conduce a piazza della Repubblica (dove la pavimentazione è in pietra). Evidentemente questa parte dello studio è totalmente da rivedere.

Come già accennato, le piste con larghezza di 6 metri in territorio carsico sono evidentemente non sostenibili e non si comprende come il traffico pesante possa coesistere con la fruizione pedonale e ciclabile (circuito "Il Carso in mountain bike").



for a living planet®



2.4 Approfondimenti specifici per la tratta Portogruaro-Lonchi dei Legionari (Commessa L346)

2.4.1 Gli impatti sul Bosco-Parco di Alvisopoli

Il tracciato proposto, nell'affiancare a sud l'Autostrada A4 che verrebbe spostata per lasciar maggior spazio alla linea ferrata, si avvicinerebbe in maniera tangente il Bosco-parco di Villa Mocenigo in località Alvisopoli, nel Comune di Fossalta di Portogruaro (VE).

Senza insistere sulla evidente superficialità nelle analisi e nella stesura dello SIA L346, si fa notare che una procedura di portate negative molto simili era stata presentata anche nel progetto preliminare allegato allo SIA per la realizzazione della terza corsia dell'Autostrada A4: a seguito delle osservazioni della scrivente Associazione è stata poi preferita una soluzione che mantenesse integro il Bosco di Alvisopoli.

Si descrivono di seguito le peculiarità di quest'area, che deve essere assolutamente salvaguardata.

2.4.1.1 Valore storico

Alvisopoli è una cittadina creata dal nulla tra la fine del 1700 e l'inizio del 1800 dal nobile veneziano Alvise Mocenigo, che tentò di realizzare una città autosufficiente, della quale Villa Mocenigo era il nucleo centrale e l'agricoltura l'attività principale. L'edificio più antico è il Mulino, che è stato utilizzato come tipografia, la famosa tipografia di Alvisopoli che si è poi trasferita a Venezia e che ha pubblicato numerosissime opere di elevato valore.

L'operosità di Alvisopoli è pure decantata in un'opera di Vincenzo Monti, "*Le api panacridi in Alvisopoli*".

Del complesso fa parte anche il parco, 4 ettari di bosco trasformato in giardino romantico, con lo scavo di canalette, la realizzazione di un laghetto con isoletta centrale, l'edificazione di alcune collinette, l'introduzione, pur contenuta, di specie esotiche: secondo il Prof. Giulini dell'Università di Padova si tratterebbe del primo parco romantico veneto.

2.4.1.2 Valore naturalistico

Abbandonato alla fine della seconda guerra mondiale, il parco ha visto la natura riprendere il sopravvento ed oggi ci troviamo di fronte ad un ambiente che ha tutte le caratteristiche degli originari boschi planiziali padani: solo il 6,5 % degli alberi è infatti da considerarsi introdotto, tutti gli altri sono rappresentativi della flora arborea autoctona.

Lo strato erbaceo, a testimonianza dell'antica presenza del bosco in questo sito, presenta, oltre alle più importanti specie nemorali dei boschi planiziali, specie relitte glaciali come il Dafne mezereo (*Daphne mezereum*) e il Sigillo di Salomone maggiore (*Polygonatum multiflorum*). Da segnalare anche l'inusuale presenza, al di sotto della sua quota abituale di vegetazione, del Pado (*Prunus padus*) un alberello della famiglia dei ciliegi.

La fauna è rappresentata soprattutto da uccelli, in particolare merita di essere segnalata la nidificazione dello Sparviere (*Accipiter nisus*) e l'incredibile presenza del Picchio Nero (*Dryocopus martius*).

Tra i mammiferi va segnalata la presenza, in alcuni alberi cavi, di colonie di pipistrelli.



for a living planet®



Tra i rettili va ricordata la presenza della Tartaruga palustre (*Emys orbicularis*); mentre gli anfibi sono rappresentati dalla Rana di Lataste (*Rana latastei*), specie inserita nella lista rossa degli animali in estinzione ed endemica per la Pianura Padana.

2.4.1.3 Valore culturale

Il Bosco-parco di Villa Mocenigo è frequentato annualmente da circa 3.000 persone che accedono al bosco accompagnati da una guida. Per la gran parte si tratta di alunni della scuola dell'obbligo che partecipano alle attività del Centro di Educazione Ambientale di Alvisopoli che ha sede presso Villa Mocenigo.

2.4.1.4 Le normative di tutela vigenti

Il Bosco di Alvisopoli, per il suo riconosciuto valore ambientale, è sottoposto a numerose forme di tutela:

- assieme alla Villa è sottoposto a vincolo monumentale ai sensi della ex legge 1089/39, ora Titolo I del D. Lgs. 42/2004 (elemento non rilevato nel SIA);
- è un'Oasi di Protezione Faunistica dalla Provincia di Venezia;
- per la Regione Veneto rientra in un ambito naturalistico di livello regionale (art. 19 NTA del vigente PTRC);
- il Piano Territoriale Provinciale di Venezia prevede che nel Bosco di Alvisopoli sia istituita una Riserva Speciale di Conservazione la cui fascia di rispetto comprende anche un tratto sul lato opposto dell'Autostrada A4;
- è inserito inoltre nel sistema Oasi del WWF Italia.

2.4.1.5 Impatto ambientale attuale

La presenza dell'autostrada, che corre a confine con il bordo più esterno del bosco, rappresenta già oggi un notevole elemento di disturbo soprattutto per quanto riguarda il rumore, che non poco ostacola le attività di educazione ambientale: a più riprese negli ultimi 20 anni è stato chiesto dal WWF e anche dall'Amministrazione Comunale di Fossalta di Portogruaro, la collocazione di barriere fonoassorbenti, senza però mai ricevere alcun riscontro da parte di Autovie Venete. Barriere che servirebbero non solo per rendere meglio fruibile il bosco, ma anche per ridurre il disagio recato ai residenti in Alvisopoli.

L'autostrada inoltre rappresenta un'importante barriera per la fauna ed isola il bosco da altri ambienti vicini interessanti, come la zona dei Pars a Teglio Veneto.

L'inserimento anche della linea AV/AC, in aggiunta all'autostrada, aumenterebbe ulteriormente la pressione ambientale: il bosco ha una superficie molto limitata e riconosciutane l'importanza che ricopre per la naturalità locale, si ritiene estremamente pericoloso mantenerne l'accerchiamento, sottolineandolo con una nuova opera che soprattutto nella lunga fase di cantiere, potrebbe procurare impatti negativi molto significativi sui suoi delicati sistemi, vista appunto la ridotta estensione dell'area.



WWF® **for a living planet®**



2.4.1.6 Impatto ambientale futuro

Così come si prospetta il progetto della linea AV/AC, l'ampliamento previsto comporterebbe:

- l'eliminazione di una fascia arborata all'interno della quale vegetano alberi, anche di importante dimensione, appartenenti alle seguenti specie: Quercia farnia (*Quercus robur*), Carpino bianco (*Carpinus betulus*), Acero campestre (*Acer campestre*), Ciliegio (*Prunus avium*), Pado (*Prunus padus*);
- la scomparsa di una non comune orchidea, la Cefalantera bianca (*Cephalanthera damasonium*), che vegeta solo in quest'area del bosco;
- la scomparsa del Pado, presente proprio in questa fascia con gli esemplari più notevoli, specie piuttosto rara nei boschi di pianura;
- l'aggravio di una situazione di inquinamento acustico già poco sopportabile per chi visita il bosco e per i residenti di Alvisopoli.

2.4.1.7 Il Bosco-Parco di Alvisopoli deve essere tassativamente salvaguardato

Il notevole interesse storico e ambientale di Alvisopoli e del suo parco, fanno ritenere ragionevole richiedere che il tracciato della linea AV-AC non solo non interessi il bosco di Alvisopoli ma si tenga da esso ad una opportuna distanza.



for a living planet®



2.5 Piano di Monitoraggio Ambientale

E' indispensabile ribadire l'importanza che sia presente da subito un serio, esaustivo e multidisciplinare Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), mentre non è certamente ammesso a livello normativo procedere con sparuti accenni non coordinati circa i monitoraggi, nelle varie tematiche, così come si è proceduto nel caso di specie, attraverso esigue indicazioni di massima contenute nei vari Quadri di Riferimento Ambientale degli SIA.

Le indicazioni di monitoraggio che il redattore offre nelle varie Relazioni dei QRPr. le sono costituite la linee guida generali che non possono che essere a maglie eccessivamente larghe e ripetitive: poche pagine in tutto, nella sostanza tutte uguali nelle varie Relazioni, una pagina scarna per la "componente vegetazione, flora e fauna" (per la tratta Mestre-Aeroporto Marco Polo non si prevede neppure il monitoraggio sulle componenti naturalistiche!).

Quanto messo a disposizione a parere della scrivente associazione è tremendamente insufficiente e non presenta alcun supporto di tipo tecnico-scientifico ma solo didascalico sull'intenzionalità di valutare comparti di analisi, per determinate fasi *ante* cantiere, di cantiere, e *post* cantiere: ovvero non si mette in relazione il PMA con quanto scritto in analisi ambientale perché non v'è una traccia continuativa di lavoro su indicatori. Questo tra l'altro non permette neppure di produrre elementi importanti di considerazione al fine della determinazione né dei costi del PMA - e quindi della sua dotazione finanziaria - né dei tempi^[171].

Occorre poi significare con chiarezza che il monitoraggio dovrebbe tenere in considerazione due livelli differenti di lavoro che, per quanto sovrapponibili, non sono propriamente uguali, ovvero il monitoraggio di habitat e specie, inteso in senso ampio, e il monitoraggio dell'efficacia delle misure di mitigazione e compensazione con, perciò, un collegamento diretto e condizionante alle disposizioni procedurali e normative riguardanti il progetto che si andrà ad approvare.

Il secondo livello di attenzione costituisce norma procedurale cogente, legata direttamente al raggiungimento di risultato circa gli obiettivi di conservazione del/i sito/i Natura 2000 impattati e quindi all'obbligo di sostenibilità ambientale di un'opera/intervento e di non cagionare effetti negativi significativi alle peculiarità elettive della stessa rete Natura 2000.

Per quanto riguarda la verifica della validità delle misure di mitigazione e di compensazione, il piano di monitoraggio dovrà perciò comprendere anche un eventuale piano di intervento di emergenza in caso di mancato esito delle citate misure^[172], oltre che una chiara definizione dei ruoli^[173].

¹⁷¹ Infatti le componenti biologiche possono avere bisogno di più monitoraggi annuali (più stagioni) e per più anni, per verificarne sia la resilienza locale che regionale o su area più vasta (ad esempio per Fraticello, *Sterna albifrons*, il cui stato di popolazione è in pericoloso regresso, a causa della continua alterazione dei suoi habitat elettivi).

¹⁷² Da: Comunità europee, 2002. Commissione Europea: *Valutazione di piani e progetti aventi un'incidenza significativa sui siti della rete Natura 2000. Guida metodologica alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 3 e 4 della direttiva "Habitat" 92/43/CEE*
- "Per ciascuna misura elencata (...) [è necessario] comprovare le modalità di monitoraggio di tali misure e le modalità per porre rimedio nel caso in cui le misure non dovessero dare l'esito atteso". (pag. 34).

E ancora:

- "[Elencare le misure di mitigazione e] spiegare lo schema di monitoraggio proposto e le modalità per rimediare ad un eventuale fallimento delle misure di mitigazione" (pag. 35).

E ancora:

- "Misure compensative (...) E' comprovato che, nel caso in cui il monitoraggio rilevasse che le misure compensative non sono tali da conseguire gli obiettivi prefissati, saranno presi provvedimenti per affrontare la questione e porvi rimedio" (pag. 58).

¹⁷³ Sempre dalla stessa Guida comunitaria, di cui alla **nota 172** precedente: "La valutazione [ecologica] si conclude con la definizione di un programma di monitoraggio contenente indicazioni precise in merito alle componenti del sito da monitorare, alla frequenza di monitoraggio e ai soggetti responsabili per la sua esecuzione" (pag. 64).



for a living planet®



Va da sé che per il raggiungimento di questi scopi sarà necessario strutturare nell'analisi di incidenza una verifica specifica sulle valenze di Natura 2000, come già ricordato nel precedente § 2.1.5.1.

L'applicabilità di queste disposizioni e procedure su Natura 2000 risulta essere immediatamente di buon senso anche per le altre valenze ambientali di altro ordine e importanza conservazionistica. In aggiunta occorre sottolineare che è certamente buona cosa impostare un monitoraggio generale delle componenti in fase *ante* cantiere, tuttavia questa fase non può essere di analisi ambientale prettamente detta, strutturando la produzione di dati indispensabili, come il progettista vuole far passare (RA344, pag. 170), bensì dovrà essere solo di valenza confermativa o migliorativa di quanto la procedura di VIA, in fase valutativa e quindi *ante* approvazione del progetto, avrà saputo indicare.

Nel caso di specie si rileva la dimenticanza e la non conformità di indicare tra i monitoraggi solo l'ambito faunistico e non già anche quello botanico-vegetazionale ed ecosistemico (RA344, pag. 170).

Allo stesso modo sono evidenti le insicurezze del progettista quando, in mancanza di dati^[174], indica gli stessi come indispensabili, senza ricercarli direttamente in questa fase, elevando il comparto deficitario ad indicatore ambientale: questo chiaro gioco di aggiramento del problema valutativo in fase di VIA non può essere accettato.

Tutte le attività eventualmente previste nel Piano di Monitoraggio Ambientale è indispensabile che ricevano adeguata copertura finanziaria.

¹⁷⁴ Sui chiroteri, sia sulla presenza sia sulla loro risposta a rumore e vibrazioni di cantiere e di esercizio. Si veda RA344, pag. 170.



for a living planet®



2.6 Visibilità e trasparenza

Come ulteriore contributo in merito ai contenuti osservati negli SIA analizzati, bisogna ancora evidenziare che nell'attuale esperienza nazionale per progetti/interventi che richiamino similitudini di importanza come la "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste", alla quale esperienza osservativa il WWF sta contribuendo attraverso i propri numerosi interventi e documenti specifici (MO.S.E., Nuova Orte-Mestre, Ponte sullo Stretto, Tangenziale di Asti, Linea TAV/TAC Torino-Lione, prolungamento A27 nel Cadore, piani eolici industriali nel basso Piemonte, ecc.), si rende sempre più necessario l'approntamento della migliore visibilità e trasparenza possibile, per la verifica della procedura autorizzata e, in generale, dei lavori e dei suoi effetti.

Occorre per questo che, soprattutto in presenza di un cantiere di così grande rilevanza e durata e anche in considerazione della circolazione delle informazioni che sarà prevista tra i vari livelli operativi, con rilevatori e analizzatori, con coordinamento tecnico e committente/interfaccia con Ente preposto al controllo, il Proponente progetto preveda l'opportunità (e la necessità) di **messaggio on line di un sito Internet** che potrà essere vetrina aperta e fornire tutti i più adeguati elementi conoscitivi sul progetto e sui suoi documenti, sugli impatti, sulle misure correttive, sull'esito di tali misure, sui monitoraggi, ecc..

Solo il progettista, alla fine della procedura di approvazione, avrà il quadro completo e progressivo di come l'opera si sarà sviluppata e di tutte le prescrizioni e i correttivi che nel tempo saranno stati modulati, dal progetto preliminare passando al progetto definitivo e al progetto esecutivo.

Solo il progettista, che ha una visione interdisciplinare del proprio lavoro, potrà perciò organizzare un'informazione multicriteriale, per far comprendere come tutti gli aspetti ambientali e tutte le caratteristiche territoriali saranno state evidenziate, studiate, tutelate da apposite misure di mitigazione e compensazione, ivi considerando le peculiarità naturalistiche anche non espressamente connesse alle Direttive 2009/147/CEE e 92/43/CEE ma collegate ad altri accordi internazionali^[175] e leggi nazionali e regionali, salvaguardando le quali, si salvaguarda automaticamente la complessità biologica di un territorio.

C'è bisogno perciò che si studi da subito un sistema di recupero dei dati, che sia pubblico e quindi in rete, che sia interrogabile e progressivo, implementabile, multilivello e multidisciplinare, in modo che si ritrovi facilmente, in un unico punto di raccolta, la *summa* organizzata di tutte le informazioni.

Solo così sarà possibile valutare apertamente se la nuova linea AV/AC in esame sarà sostenibile e in che modo specie, habitat ed ecosistemi staranno reagendo alle varie fasi di cantiere (e come si comporteranno in fase *post* cantiere), in considerazione della determinazione del cumulo degli impatti, che si ottiene solo con la sommatoria degli effetti negativi del progetto con tutti i fattori negativi oggi già attivi sull'ecosistema, siano essi provenienti da attività antropiche pregresse o da trasformazioni naturali o dall'attuazione congiunta di altri progetti e interventi.

Va considerato che questa opportunità di lavoro è una possibilità di trasparenza che non potrebbe che far bene al progetto ed è oltremodo una misura preventiva per il progettista di molto buon senso.

Infatti, nella prospettiva di fronteggiare lunghi tempi di cantiere e trasformazioni territoriali permanenti ed irreversibili, l'eventuale non corretta - e naturalmente non auspicabile - determinazione dello stato di fatto, o degli impatti, o del ciclo delle misure cautelative applicate, che dovesse evidenziarsi a posteriori, potrà far risultare impropria nel merito la procedura approvativa della VIA, portando in risalto il non raggiungimento dell'obiettivo principe della stessa procedura, ovvero quanto disposto dal Dlgs 4/2008 art. 3-ter ("Principio dell'azione ambientale") e art. 3-quater ("Principio dello sviluppo sostenibile"), in coordinamento anche con le norme di cui al successivo art. 4, e nella fattispecie al c. 3:

¹⁷⁵ Ci si riferisce naturalmente alle Convenzioni di Bonn e di Berna e agli accordi AEWA e Eurobats, ricordati nella precedente Nota 86.



for a living planet®



“La valutazione ambientale di piani, programmi e progetti ha la finalità di assicurare che l’attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un’equa distribuzione dei vantaggi connessi all’attività economica.

(...) 4. In tale ambito:

(...) la valutazione ambientale dei progetti ha la finalità di proteggere la salute umana, contribuire con un migliore ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione dell’ecosistema in quanto risorsa essenziale per la vita. A questo scopo, essa individua, descrive e valuta, in modo appropriato (...)”.

La linea AV/AC Venezia-Trieste provocherà trasformazioni radicali e permanenti di habitat di interesse comunitario e di habitat prioritari e cagionerà vari danni e disturbi diretti ed indiretti a specie prioritarie e non delle Direttive 2009/147/CEE e 92/43/CEE, ovvero quest’opera richiederà l’accesso alle deroghe di cui alla Direttiva Habitat, art. 6, c. 4, primo e secondo periodo.

L’accesso alle deroghe implicherà delle comunicazioni da parte dello Stato membro alla Commissione e avrà come risultanza la richiesta da parte della Commissione di poter verificare gli effetti delle misure correttive, a salvaguardia della coerenza della rete Natura 2000.

Così se si dovesse ricorrere in una tale evenienza, una futura attività di controllo da parte degli organismi deputati a tale scopo, tra cui la Commissione Europea, potrà beneficiare della trasparenza già organizzata dei dati senza contare che ciò significherebbe allo stesso modo anche un’adeguata trasparenza del processo a favore dei cittadini^[176].

Va da sé per esempio che la verifica degli effetti delle misure di mitigazione e di compensazione non potrà essere coerentemente valutata se intorno a queste stesse misure non si darà il supporto di un’adeguata informazione ecosistemica, multicriteriale e multidisciplinare.

Il sito Internet dovrà essere organizzato attraverso un protocollo riconosciuto e dovrà rispondere a precise richieste di trasparenza quali-quantitativa e temporale (stato di habitat e popolazioni *ante operam*, raffronto attraverso ortofotocarte, protocolli monitoraggi, specie chiave e rare, indicatori ambientali, monitoraggio dei fattori di pressione già in corso per il cumulo degli effetti negativi, protocollo di attivazione nel momento in cui si dovesse riscontrare che le misure di mitigazione e compensazione non raggiungono gli obiettivi per i quali sono state designate, e così via), con la definizione più precisa possibile dei ruoli e, conseguentemente, delle responsabilità^[177].

¹⁷⁶ “La trasparenza e una migliore comunicazione sono essenziali nelle relazioni tra le istituzioni europee e con l’opinione pubblica”. Comunicazione della Commissione: “Un’Europa dei risultati - Applicazione del diritto comunitario”. Bruxelles, 5.9.2007, COM(2007)502_definitivo.

Si verifichi al meglio, in questi ultimi 7-8 anni, tutta la trasformazione della metodologia di garanzia del diritto comunitario da parte della Commissione Europea, di cui il citato documento costituisce senza dubbio un cardine principale.

¹⁷⁷ Quanto espresso in questo capitolo potrà servire anche da completamento sull’atteggiamento di trasparenza dei dati di monitoraggio ambientale, che il Progettista tratta nei vari Quadri di Riferimento Progettuale, nel § “Criteri di acquisizione, archiviazione e restituzione dei dati di monitoraggio”.



for a living planet®



2.6.1 Responsabilità professionale

Nel novero delle responsabilità non va oggi dimenticata anche quella professionale, introdotta dalle disposizioni della Direttiva 2004/35/CE - Direttiva Danno Ambientale -, specificatamente per quanto riguarda il suo art. 3 (*"Ambito di applicazione"*), c. 1 (*"La presente direttiva si applica:"*), lettera b), che occorre leggere nella sua stesura originale in inglese per meglio apprezzare la completezza del significato (*"[This Directive shall apply to] damage to protected species and natural habitats caused by any occupational activities other than those listed in Annex III (...)"*), per poter richiamare le responsabilità professionali progettuali e autorizzative.

La Parte Sesta, *"Norme in materia di tutela risarcitoria contro i danni all'ambiente"*, del D.lgs 152/2006 e *smi* identifica precise responsabilità risarcitorie a carico di chi cagiona danni ambientali, dando un'interpretazione ampia e molto esaustiva delle figure (*"operatori"*¹⁷⁸) coinvolte, con le loro specifiche professionalità¹⁷⁹.

¹⁷⁸ *"Per 'operatore' s'intende qualsiasi persona, fisica o giuridica, pubblica o privata, che esercita o controlla un'attività professionale avente rilevanza ambientale oppure chi comunque eserciti potere decisionale sugli aspetti tecnici e finanziari di tale attività, compresi il titolare del permesso o dell'autorizzazione a svolgere detta attività".*
Art. 302, "Definizioni", c. 4.

¹⁷⁹ *"Per 'attività professionale' s'intende qualsiasi azione, mediante la quale si perseguano o meno fini di lucro, svolta nel corso di un'attività economica, industriale, commerciale, artigianale, agricola e di prestazione di servizi, pubblica o privata".*
Art. 302, "Definizioni", c. 5.



for a living planet®



2.7 Conclusioni tecniche ecosistemiche

Vista l'evidenza del non opportuno grado di approfondimento tecnico-ambientale e/o tecnico-naturalistico ampiamente motivato e puntualmente circostanziato con queste corpose Osservazioni, si ricorda che della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste nei suoi approfondimenti a livello ecosistemico, gli SIA-Quadri di Riferimento Ambientale non hanno affrontato nella maniera che ci si sarebbe aspettati e che la normativa richiede:

- le conseguenze che alterazione dei flussi idrici superficiali e sotterranei avrebbero a catena su tutte le componenti biotiche, dagli insetti agli uccelli, dalle piante ai mammiferi e quindi con possibili, probabili e/o certe alterazioni della risorsa trofica, con una inevitabile "banalizzazione" - o riduzione della complessità biologica - che colpirebbe le specie più vulnerabili e specialistiche;
- la perdita di territori di riproduzione, svernamento, ricerca trofica, dispersione, estivazione, di moltissime specie animali e conseguenze fatali per molte di esse, ed in particolare quelle minacciate a livello globale (specie SPEC per gli uccelli, anfibi, rettili, insetti, alcuni mammiferi tra i quali tutti i chiroteri, tutti minacciati di scomparsa su tutto il territorio di distribuzione europeo);
- l'inquinamento luminoso e relativo impatto dalle pesanti ripercussioni (collisioni mortali, mortalità indiretta per dispersione e perdita di orientamento) per moltissimi animali, dagli uccelli agli insetti;
- la tematica del consumo di suolo, sia come necessità in fase di costruzione che come perdita definitiva della risorsa a causa della realizzazione delle previsioni progettuali, con interruzione o frammentazione di continuità di habitat e banalizzazione delle specie, a vantaggio di quelle più ubiquitarie e meno vulnerabili, accelerando la scomparsa o diminuzione di quelle più sensibili e rare.



for a living planet®



3 Conclusioni generali

Il progetto preliminare presentato da Italferr, Gruppo Ferrovie dello Stato, riguardante la tratta di AV/AC Venezia-Trieste con l'aggiunta di non secondarie opere accessorie, non ha saputo esprimere una coerente e opportuna attenzione sotto gli aspetti ambientali e naturalistici.

Il Progetto si presenta con l'autorevolezza dell'intervento che sarà realizzato comunque, con molta enfasi sulle componenti ambientali ma ben poca effettiva difesa dei valori che esse rappresentano: purtroppo, senza l'internalizzazione dei costi ecosistemici e senza una trasparente e completa analisi del territorio impattato come tempi di ritorno, ovvero nell'immediato, nel medio e nel lungo periodo le ripercussioni negative di quest'opera porteranno ad un sostanziale peggioramento globale del comparto ambientale e, in ultima analisi, della qualità della vita.

L'approfondimento del comparto ambientale e naturalistico a parere della Scrivente ha evidenziato l'elaborazione di documenti obbligati, condannati a compatibilizzare l'intervento all'interno di un disegno progettuale massiccio, senza la possibilità di smarcare veramente una propria dignità analitica.

Gli Studi di Impatto Ambientale, con la visione multidisciplinare che ad essi avrebbero dovuto competere, sono risultati particolarmente carenti in ambito ecosistemico, con marcate insufficienze, omissioni e generalizzazioni di poco o nessun aiuto per quanto riguarda la tutela della risorsa suolo, acqua e biodiversità. Gli effetti negativi dell'inquinamento luminoso sono stati completamente omessi.

Una menzione a parte merita il consumo del suolo, che è stato interpretato dal Proponente semplicemente come una disponibilità automatica nell'ordine delle cose ignorando, a causa della commercializzazione delle risorse come mero dato economico, la sua indispensabile funzione naturale.

Si evidenziano invece come comparti assolutamente non indagati con atteggiamento scientifico e progressivo, al fine di una puntuale identificazione degli impatti dell'opera, né localmente né su Area di Influenza né su Area Vasta, gli aspetti floro-faunistici e gli aspetti ecosistemici, intesi come loro funzionalità ecologica.

Per tutto quanto fino ad ora espresso, vista l'evidenza dell'ampia insussistenza scientifica rilevata in merito agli impatti ecosistemici, così come motivato e puntualmente circostanziato in queste Osservazioni, da parte della scrivente associazione si esprime giudizio negativo sul materiale documentale visionato, anche in ragione di conseguenti evidenti non conformità procedurali-normative, specifiche in campo ambientale, riconducibili alle disposizioni sia della Direttiva 85/337/CEE, sia della Direttive "Habitat" ed "Uccelli" per gli aspetti più prettamente di conservazione naturalistica.



for a living planet®



4 Richieste finali

In ragione di quanto espresso e motivato nelle presenti Osservazioni, il WWF Italia chiede che il progetto preliminare della "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" venga immediatamente fermato e respinto al Proponente.

Nel ribadire come

"La tutela della biodiversità è una priorità per l'Unione europea e il successo delle sue politiche richiede una misura globale e affidabile dello stato della biodiversità"

e preoccupata in quanto

"Dai risultati delle relazioni per il periodo 2001-2006 si evince che per molti habitat e specie elencati nella direttiva Habitat non è stato raggiunto uno stato di conservazione soddisfacente né a livello nazionale né di regione biogeografica"^[180],

la scrivente associazione sottolinea che tutto l'aspetto multicriteriale dell'impatto ambientale e naturalistico di questa progettazione dovrà essere completamente rivisto, inserendo informazioni corrette, complete, esaustive, coerenti e in linea con quanto richiesto dalla normativa vigente.

Andrà costruito un percorso di analisi logico e consequenziale, riconoscibile e documentato, al fine di determinare con la maggiore precisione possibile gli impatti dell'opera su habitat e specie, sull'interdipendenza degli elementi biotici e abiotici, al fine della preservazione delle numerose funzionalità ecosistemiche.

Sarà perciò necessario negli elaborati di valenza ambientale, ovvero nell'unico Studio di Impatto Ambientale che dovrà essere ripresentato, Quadro di Riferimento Ambientale e nell'unico Studio di Incidenza che dovrà essere predisposto, ora su un documento, ora sull'altro, ora su entrambi, a seconda della loro applicabilità, considerare le indicazioni che seguono.

4.1 Per il contesto generale:

- a.1 fare in modo che sempre, in ogni momento decisionale, rispetto a qualsiasi pianificazione o progettazione e rispetto a qualsiasi argomento collettivo, la qualità della vita sia intesa nel suo senso più ampio e democratico e che la sostenibilità dello sviluppo diventi il filo rosso sempre riconoscibile e sempre ripreso di qualsiasi processo;
- a.2 assumere l'importanza della diversità biologica come patrimonio irrinunciabile del territorio e come elemento fondamentale per le economie e per la qualità della vita, riferendosi prioritariamente e coscienziosamente ai principi internazionali di sostenibilità ecosistemica e dando attivazione ai numerosissimi accordi internazionali che richiedono l'estesa e trasversale conservazione della biodiversità, in coordinamento con tutti i settori economici e sociali;
- a.3 rivalutare il contesto programmatico nel quale si pone l'opera analizzata e verificarne la sua attuale coerenza, alla luce delle trasformazioni ambientali in atto, delle conoscenze scientifiche, naturalistiche ed ecosistemiche acquisite e in rapporto alla possibilità di

¹⁸⁰ Relazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo. *Relazione globale sullo stato di conservazione di tipi di habitat e specie richiesta a norma dell'articolo 17 della direttiva sugli habitat*. COM(2009) 358 definitivo. Bruxelles, 13.07.2009.



for a living planet®



strutturare un diverso obiettivo di progetto (a partire per esempio dall'ottimizzazioni delle connessioni ferroviarie attualmente esistenti);

- a.4 approfondire il valore - anche economico - dei servizi forniti dagli ecosistemi (si veda **Allegato 1**) attuando, come menzionato nella precedente lettera **a.2**, gli importanti principi cardine (si veda **Allegato 2**) che ne regolano l'approccio;
- a.5 valutare le perdite (anche economiche, a causa della perdita definitiva di risorsa suolo, della trasformazione negativa della risorsa biodiversità, ecc.) dei servizi resi dagli ecosistemi, internalizzando nel progetto i costi relativi a questi consumi, o perdite o danneggiamenti di risorse.

4.2 Per la parte tecnico-scientifica:

- b.1 procedere all'applicazioni di *buffers* progettuali a destra e a sinistra del tracciato ferroviario e delle sue opere accessorie, con l'utilizzo di stime prudenziali di almeno 2 e 5 km per identificare, idealmente, un'Area di Influenza e un'Area Vasta a del progetto;
- b.2 applicare, specialmente nei riguardi dei siti afferenti alla rete Natura 2000 e delle aree parco o aree protette o riserve, ma non esclusivamente, per l'analisi dell'Area di Influenza un adeguato *buffer* prudenziale (idealmente 2 km) includendo, oltre ai dati provenienti dai siti Natura 2000 (Formulari Standard) interessati dal progetto, anche quelli provenienti dall'intero sistema territoriale al fine di identificare quali habitat di specie potrebbero venire interessati dalle opere, al fine di tutelare le singolarità naturalistiche meritevoli di attenzione;
- b.3 applicare per l'analisi dell'Area Vasta il *buffer* di 5 km (o misura adeguata, a seconda dei casi e delle conformazioni territoriali) ricercando, nell'intero sistema territoriale eventuali habitat di specie acquatici e terrestri che possano essere in collegamento ecologico-funzionale con il territorio impattato dalla nuova linea AV/AC, ampliando saggiamente il *buffer* territoriale anche a distanze maggiori quando questo si renda necessario per l'analisi degli impatti lontani, provocati dall'eventuale approvvigionamento e scarico di materiale, dall'approvvigionamento di risorsa idrica, dallo scarico di rifiuti di cantiere e lavorazione.
- b.4 procedere, nelle aree *buffer*, nelle aree di transizione e negli spazi di collegamento ecologico-funzionale all'approfondito studio ecosistemico, tanto quanto occorrerebbe in un'area tutelata, per realizzare le richieste internazionali provenienti dai Messaggi di Atene e di Madrid, relativamente alla necessità di conservazione all'interno e all'esterno delle aree protette, così come riportato nel § **Introduzione**;
- b.5 assicurare che nello studio territoriale, rispetto alla caratteristiche del progetto, vengano identificati gli effetti degli impatti diretti e indiretti, gli effetti negativi transitori e permanenti, reversibili e irreversibili, materiali e immateriali;
- b.6 garantire, sia per l'opera principale che per le opere secondarie, che gli impatti indiretti, per la loro intrinseca difficoltà e complessità, ricevano un'attenzione particolare nell'individuazione, specificatamente per la perdita o danneggiamento o disturbo di habitat di specie per quelle specie che possano essere localizzate sia in sovrapposizione agli impatti diretti (di cantiere e di esercizio), sia in posizione più lontana (verifica su Area di Influenza) o molto più lontana (verifica su Area Vasta);
- b.7 affrontare lo scoglio dei dati scientifici da fornire adeguando le relazioni alle migliori e più aggiornate informazioni disponibili;
- b.8 considerare *realmente* le richieste di conservazione degli habitat, delle specie e degli habitat di specie, facendo perno principalmente sulle Direttive comunitarie 1992/43/CEE e

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



2009/147/CE (già 1979/409/CEE), correlando gli studi con le informazioni provenienti da altre Convenzioni e Accordi internazionali (Bonn, Berna, AEW, Eurobats), ivi includendo le specifiche IUCN, ricordando che relativamente ad alcune Convenzioni le Parti contraenti non sono autorizzate a creare nuovi ostacoli o ad imbastire nuove attività, sulle quali operare poi misure di mitigazione o compensazione.

Occorrerà perciò, oltre alle più classiche attenzioni richieste dalle Direttive Uccelli e Habitat, mantenere alta la considerazione delle specie elencate nei Libri rossi, le specie endemiche, rare, localizzate, non dimenticando quanto sancito dagli artt. 12 e 13 della Direttiva 92/43/CEE, al fine di compilare ora, in fase valutativa, delle esaustive *check lists* quali-quantitative - e delle relative mappe di distribuzione - sia per flora che per fauna vertebrata e invertebrata;

- b.9** considerare obbligatoriamente gli Invertebrati come gruppo di studio, approntando delle analisi di impatto che abbiano medesima dignità professionale così come verrebbe garantito per avifauna o mammalofauna o qualsiasi altro gruppo tassonomico;
- b.10** considerare in maniera specifica e fortemente condizionante le classificazioni SPEC di *BirdLife International* per quanto riguarda l'avifauna;
- b.11** procedere con la raccolta di informazioni eventualmente già disponibili, anche se lo fossero in via non ufficiale, per quanto riguarda la redazione dei Piani di Gestione dei siti Natura 2000 direttamente ed indirettamente impattati - ossia verificare se per i siti impattati non siano ancora state avviate le pratiche di redazione dei Piani di Gestione -, verificando contestualmente gli obiettivi di conservazione dei siti stessi e di eventuali altre aree di protezione ambientale definite con altri strumenti gestionali di enti territoriali a vario livello;
- b.12** definire con chiarezza la resilienza degli ecosistemi, specificatamente di habitat, di habitat di specie e di popolazioni di specie;
- b.13** considerare con estrema attenzione le catene alimentari, le nicchie alimentari, le specie sito-specifiche o specializzate e le contrazioni di questi spazi e delle attività biologiche a causa degli effetti negativi del progetto nelle modalità elencate alla precedente lettera **b.5**;
- b.14** procedere per flora e fauna ad un esame mirato locale, su Area di Influenza e su Area Vasta, relativo alla comparsa di specie aliene come fattore di pressione, operando un mirato approfondimento sulla parte vegetativa e sulle specie invasive osservate come fenomeno ripetuto che si sviluppa in concomitanza e a seguito della realizzazione delle grandi opere lineari di penetrazione territoriale;
- b.15** impostare il progetto in esame in modo che presenti localmente, su Area di Influenza e su Area Vasta una struttura di conoscenza naturalistica che in maniera chiara, riconoscibile, esaustiva e motivata, si rifaccia ad indicatori biologici ed ambientali, i quali dovranno essere coerentemente ripresi nel PMA (Piano di Monitoraggio Ambientale);
- b.16** il PMA dovrà essere obbligatorio in fase *ante* approvazione progettuale e dovrà comporre in maniera sinergica le specifiche attività di osservazione dell'ecosistema.
Potrà essere previsto un monitoraggio *ante operam*, il quale tuttavia non potrà svolgere funzione di analisi territoriale e di definizione di caratteristiche ecosistemiche in quanto questi passaggi competono alla fase valutativa-approvativa nella procedura di VIA, ma dovrà principalmente confermare lo stato degli ambiti di indagine che dovranno essere stati già inquadrati e strutturati, appunto, all'interno dello SIA-Quadro Ambientale;
- b.17** il PMA dovrà avere un'adeguata copertura finanziaria definita prima dell'approvazione del progetto - e/o per quanto riguarda gli effetti di tale piano sui siti Natura 2000, prima dell'approvazione dell'unico Studio di Incidenza che dovrà essere messo a disposizione -, dovrà esplicitare la definizioni dei ruoli e dovrà sviluppare, oltre al resto, un settore di lavoro

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



for a living planet®



focalizzato specificatamente sul controllo degli esiti delle misure di mitigazione e di compensazione a favore degli stessi siti Natura 2000, con uno specifico protocollo di intervento nel momento in cui dette misure non dovessero raggiungere i risultati per i quali sono state studiate;

- b.18** i contenuti della precedente lettera **b.17** dovranno valere per tutto il territorio direttamente e indirettamente impattato dall'opera;
- b.19** impostare il progetto in esame in modo che tenga da subito e approfonditamente in considerazione i tempi di ritorno degli interventi, sotto tutti gli aspetti economici, sociali, umani, ambientali, naturalistici;
- b.20** considerare approfonditamente i rilievi aggiornati circa l'impronta ecologica e l'impronta idrica, nazionale e comunitaria, sulla quale è ormai disponibile una vasta bibliografia^[181];
- b.21** assicurare che in materia ambientale e naturalistica, generalmente parlando e in accordo alle richieste della bibliografia scientifica specifica e professionale, le determinazioni o le deduzioni siano supportate da percorsi logico-consequenziali e da prove oggettive o rintracciabili;

4.3 Per la parte metodologica:

- c.1** assicurarsi che la progettazione della nuova linea AV/AC e delle varie opere accessorie per quanto riguarda gli aspetti ambientali e naturalistici venga fortemente condizionata nei contenuti dalla rigorosa applicazione del principio di precauzione, così come esemplarmente definitivo dalla Commissione Europea nella sua specifica comunicazione^[182];
- c.2** fare in modo che l'unico Studio di Incidenza che dovrà essere redatto, oltre alle descrizioni degli interventi previsti localmente a carico della rete Natura 2000, descriva:
 - a)** se in questo momento sussistano piani (anche pianificazione di settore) effettivamente proposti o in corso di elaborazione o di validazione e allo stesso modo progetti di opere e interventi, ricadenti nella medesima area oggetto di analisi, ovvero se progetti di opere e interventi siano stati recentemente completati, i cui effetti continui possano provocare la necessità di misure di conservazione correttive o compensative, oppure misure per evitare il degrado gli habitat o la perturbazioni delle specie;
 - b)** se piani e progetti di opere e interventi con le condizioni di cui alla lettera **a)** precedente sussistano su area contigua ove l'azione oggetto di analisi avrebbe effetto ovvero, circa la perimetrazione del/i sito/i Natura 2000 - relativamente al *campo di applicazione geografico* - prendendo in considerazione anche sviluppi al di fuori del/i sito/i, ma che possono avere incidenze significative su di esso/i;

¹⁸¹ Si ricorda questo importante dato:

"La situazione a livello mondiale è ancor più allarmante, perché la pressione sulla biodiversità continua ad aumentare, come si ricava dalle pagine del terzo rapporto sulla biodiversità nel mondo (3rd Global Biodiversity Outlook) pubblicato nel maggio 2010. La comunità internazionale non è riuscita a raggiungere l'obiettivo fissato dalla convenzione ONU sulla diversità biologica, ossia ridurre in maniera significativa la perdita di biodiversità nel mondo entro il 2010. L'Europa ha la sua parte di responsabilità per questo fallimento. Negli ultimi 40 anni l'impronta ecologica dell'Europa, che misura la domanda umana rispetto alla capacità ecologica del pianeta, è aumentata del 33%".
Bruxelles, 08.10.2010 COM(2010)548 definitivo. "Relazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo. Valutazione 2010 dell'attuazione del Piano d'azione UE sulla biodiversità".

¹⁸² Bruxelles, 02.02.2000, COM(2000)1 final. Comunicazione della Commissione sul principio di precauzione.



for a living planet[®]



- c.3** fare in modo che lo Studio di Incidenza, oltre alle valutazioni degli interventi previsti localmente in termini di impatti ambientali a causa dell'opera in esame, consideri congiuntamente anche gli impatti negativi derivanti da eventuali altri piani o progetti, indipendentemente da dove essi producono la loro azione, secondo le richieste della Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 3 e c. 4;
- c.4** fare in modo che lo Studio di Incidenza, oltre alle valutazioni di cui alle precedenti lettere **c.2** e **c.3**, consideri anche gli impatti negativi derivanti da pressioni territoriali già in corso, sia di origine antropica sia di origine naturale;
- c.5** affrontare in maniera sistemica, coerente e coordinata, le pressioni derivanti dalle precedenti lettere **c.2**, **c.3** e **c.4**, con riguardo, perciò, a tutto il territorio interessato dal progetto e alla considerazione di un'Area di Influenza attraverso un opportuno *buffer* prudenziale, in merito all'organica funzionalità ecosistemica e alle possibili ripercussioni che l'opera potrebbe cagionare a detta funzionalità;
- c.6** accertarsi che la procedura di cui alla Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 3, venga affrontata in tutte le sue fasi per poter fornire all'Autorità competente - che sola può essere titolata ad esprimere il pertinente parere sul grado di incidenza del progetto di analisi - uno strumento di valutazione completo ed adeguato alle necessità di conservazione dell'area impattata;
- c.7** fare in modo che le eventuali alternative di progetto vengano valutate attraverso pertinenti parametri ambientali e naturalistici e che la procedura risponda ai requisiti di cui alla Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 3;
- c.8** assicurare che ogni ambito di indagine venga provvisto di un adeguato momento di sintesi, con punti di forza e debolezza del sistema, al fine di poter coerentemente identificare le più opportune misure mitigative e compensative;
- c.9** assicurare, con specifico riferimento alla procedura di incidenza tipica delle analisi ambientali sui siti Natura 2000, che non vengano confuse le misure compensative con le misure mitigative;
- c.10** non applicare le due tipologie di misure di cui alla precedente lettera **c.9** nello stesso tempo redazionale nello Studio di Incidenza;
- c.11** non applicare le misure compensative se non si sono prima percorsi tutti i passaggi previsti dalla procedura di incidenza, comprendendo soprattutto la scelta di soluzioni alternative e la valutazione dell' "opzione zero";
- c.12** assicurare, con specifico riferimento alla procedura di incidenza tipica delle analisi ambientali sui siti Natura 2000, che le eventuali alternative di progetto siano valutate con l'opportunità richiesta dalla normativa e interpretata dalle Guide comunitarie e che dette alternative siano inserite nel corretto tempo procedurale;
- c.13** assicurare, con specifico riferimento alla procedura di incidenza tipica delle analisi ambientali sui siti Natura 2000, la corretta applicazione dell'opzione zero che discende in maniera consequenziale anche dalla possibilità di rivedere gli obiettivi di progetto;
- c.14** fare in modo che l'opzione zero, se del caso, venga presa in considerazione e che il suo eventuale accantonamento venga adeguatamente motivato attraverso un confronto tra i benefici derivanti dall'opera e i danni o disturbi ambientali che essa provocherà: i primi dovranno essere superiori ai secondi e dovrà essere dimostrato il procedimento di valutazione;
- c.15** assicurare, con specifico riferimento alla procedura di incidenza tipica delle analisi ambientali sui siti Natura 2000, che l'applicazione del regime di deroghe previste della Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 4, primo e secondo periodo, sia motivato solo se si è nelle

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AVIAC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



condizioni normativamente concesse, attivando le specifiche comunicazioni alle Autorità comunitarie;

- c.16** fare in modo che venga previsto un luogo di riesame delle misure di mitigazione e di compensazione ove si possa riscontrare in maniera scientifica quale sia il percorso per il quale dette misure raggiungono il positivo risultato per il quale vengono pianificate;
- c.17** fare in modo che, relativamente all'applicazione della procedura tipica di una valutazione di incidenza, che le eventuali misure di compensazione siano progettate allo stesso tempo del progetto dell'opera e siano messe in campo con una tempistica adeguata in modo che esse possano dare i positivi esiti per i quali vengono studiate prima che gli effetti negativi dell'opera si producano;
- c.18** fare in modo che le misure di compensazione vengano finanziate prima dell'approvazione del progetto e/o, per quanto riguarda le misure compensative a favore dei siti Natura 2000 direttamente ed indirettamente impattati, prima dell'approvazione dello Studio di Incidenza;
- c.19** fare in modo che la dotazione finanziaria a disposizione per le misure di mitigazione e compensazione sia congrua rispetto alla dotazione finanziaria dell'intero progetto, in rapporto alla diminuzione dei servizi ecosistemici e della coerenza della rete Natura 2000 che il progetto in esame potrà provocare;
- c.20** fare in modo che il progetto proponga da subito un luogo di riunione, riepilogativo e di riesame, che comprenda il territorio direttamente impattato dall'opera principale e dalle sue opere accessorie, la sua Area di Influenza e la sua Area Vasta, che sia strutturato attraverso tabelle, matrici, un *data base* sempre aggiornabile e implementabile, ecc., ove siano espressi i fattori di pressione di cui alle precedenti lettere **c.2**, **c.3** e **c.4** e ad essi vengano affiancate le misure mitigative e compensative previste, strutturando la progressione di tali misure con i risultati via via raggiunti in modo che, nel tempo, vista la complessità del progetto, sia facilmente possibile verificare lo *status* di habitat, di specie e di habitat di specie e la loro interdipendenza o interazione ecosistemica;
- c.21** fare in modo che i contenuti della lettera **c.20** precedente siano realizzati attraverso l'approntamento di un sito Internet, aperto al pubblico, consultabile.

4.4 Per la parte procedurale:

- d.1** attivare la ripresentazione della procedura di VIA, in osservanza di:
 - ripresentazione con documentazione unificata per le quattro tratte nelle quali l'attuale linea AV/AC è attualmente scomposta e avvio di nuovi termini per la presentazione delle osservazioni da parte del pubblico;
 - ripresentazione con documentazione resa disponibile a tutti gli Enti territoriali direttamente o indirettamente interessati dagli effetti del progetto;
 - ripresentazione con documentazione messa a disposizione in forma completa sul sito web di tutte le Autorità competenti;
 - ripresentazione con documentazione messa a disposizione su supporti informatici tecnicamente coerenti e coerentemente interrogabili;
- d.2** verificare la necessità di considerare i siti Natura 2000 impattati come "aree protette".



for a living planet®



4.5 Per la parte normativa:

- e.1 applicare i disposti della Direttiva 2000/60/CE del 23 ottobre 2000 *“che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque”* (recepita in Italia con D.lgs 152/2006 e smi) in merito alle trasformazioni territoriali in ambienti umidi e agli interventi in corsi d'acqua, con particolare osservanza alle richieste dell'art. 4 sul non deterioramento dei corpi idrici;
- e.2 verificare oltremodo gli interventi di progetto alla luce delle disposizioni delle Direttive 2006/44/CE e 2007/60/CE;
- e.3 verificare gli interventi a carico delle falde acquifere secondo i disposti della Direttiva 2006/118/CE del 12 dicembre 2006 *“sulla protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento e dal deterioramento”* (recepita in Italia con D.lgs 30/2009), con particolare osservanza alle richieste dell'art. 6;
- e.4 considerare le richieste normative della Convenzione di Bonn del 23.06.1979, della Convenzione di Berna del 19.07.1979, dell'Accordo EUROBATS del 04.12.1991 e dell'Accordo AEWa del 15.08.1996 che sono leggi dello Stato, rispettivamente la 42 del 25.01.1983, la 503 del 05.08.1981, la 104 del 27.05.2005 e la 66 del 06.02.2006;
- e.5 fare in modo che le attuali mancanze tecnico-scientifiche e procedurali, rilevate nel materiale documentale analizzato, siano adeguatamente compensate anche attraverso i richiami offerti in questo § 4 conclusivo, per rispondere pienamente alle richieste delle Direttive comunitarie 2009/147/CE, art. 4, c. 1, c. 2 e c. 4 e 92/43/CEE, art. 6, c. 2, c. 3 e c. 4 e artt. 12 e 13;
- e.6 assicurarsi che quanto espresso nella precedente lettera e.5 conduca parimenti il progetto, in merito alla sua realizzazione a carico dei siti Natura 2000, ad essere conforme alle richieste dell'Allegato G del DPR 357/1997 e smi, e che detta conformità nello Studio di Incidenza che dovrà essere ripresentato, punto per punto, abbia una sua tracciabilità logica e consequenziale;
- e.7 assicurarsi che nella composizione della dinamica analitica dell'unico SIA che dovrà essere ripresentato e delle risposte agli impatti, venga profuso l'adeguato grado di impegno e completezza necessario, proprio anche in materia di VIA¹⁸³ in modo da consegnare all'Autorità competente per l'approvazione una documentazione aderente alle richieste del D.lgs 4/2008 art. 3-ter (*“Principio dell'azione ambientale”*) e art. 3-quater (*“Principio dello sviluppo sostenibile”*), fondata su una tracciabilità logica e consequenziale;
- e.8 assicurarsi che l'intero processo progettuale, inteso come sua redazione, valutazione e autorizzazione, non contenga motivi di difformità relativamente ai disposti della Direttiva 2004/35/CE - Direttiva Danno Ambientale - specificatamente per quanto riguarda il suo art. 3 (*“Ambito di applicazione”*), c. 1 (*“La presente direttiva si applica:”*), lettera b), che occorre leggere nella sua stesura originale in inglese per meglio apprezzare la completezza del significato (*“[This Directive shall apply to] damage to protected species and natural habitats caused by any occupational activities other than those listed in Annex III (...)”*) per

¹⁸³ D.lgs 4/2008, art. 4, *“Finalità”*, c. 4, lettera b): *“la valutazione ambientale dei progetti ha la finalità di proteggere la salute umana, contribuire con un migliore ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione dell'ecosistema in quanto risorsa essenziale per la vita. A questo scopo, essa individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare e secondo le disposizioni del presente decreto, gli impatti diretti e indiretti di un progetto sui seguenti fattori:*

- 1) l'uomo, la fauna e la flora;
- 2) il suolo, l'acqua, l'aria e il clima;
- 3) i beni materiali ed il patrimonio culturale;
- 4) l'interazione tra i fattori di cui sopra”.

Progetto preliminare denominato *“Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste”*
Associazione WWF Italia ONLUS:



for a living planet®



poter richiamare le pertinenti responsabilità professionali, appunto, di fase progettuale, valutativa e autorizzativa.

L'associazione WWF Italia ONLUS richiede che sia garantita la scientificità del procedimento e l'elevato livello di protezione ambientale, per i siti Natura 2000 direttamente e indirettamente impattati dal progetto attraverso soprattutto la metodologia analitica di cui alle Guide edite dalla Commissione Europea.

L'Associazione richiede altresì un'opportuna attenzione anche al resto del territorio impattato, non ricadente in SIC/ZPS, ovvero a tutte le altre valenze ambientali e naturalistiche non riconducibili direttamente alla rete Natura 2000, evitando in generale di perseguire progettazioni e atti ad esse collegati che potrebbero non ottemperare alla normativa vigente e ledere il diritto comunitario, per non incorrere nell'apertura di procedure di infrazione.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



Per sei miliardi di persone profondamente indottrinate nell'etica della crescita, l'inversione di tendenza e la decrescita della nostra società è assolutamente impensabile.

Che poi questa decrescita possa anche essere prospera, è così inconcepibile da non potersi neppure formulare.

Indicare la strada per tale decrescita è un invito a ciascuno di noi a pensare "in avanti" e pianificare il nostro futuro.

(H. T. Odum and E. C. Odum, The Prosperous Way Down, 2001)

La rivoluzione della sostenibilità

"Il valore della sostenibilità sta nella sua capacità di visione. Alla domanda cosa stessero facendo, tre tagliapietre, rispondono così: uno dice che sta facendo passare le sue otto ore di lavoro, il secondo che sta tagliando la pietra calcarea in blocchi, il terzo che sta costruendo una cattedrale.

La sostenibilità è la cattedrale che tutti stiamo cercando di costruire".

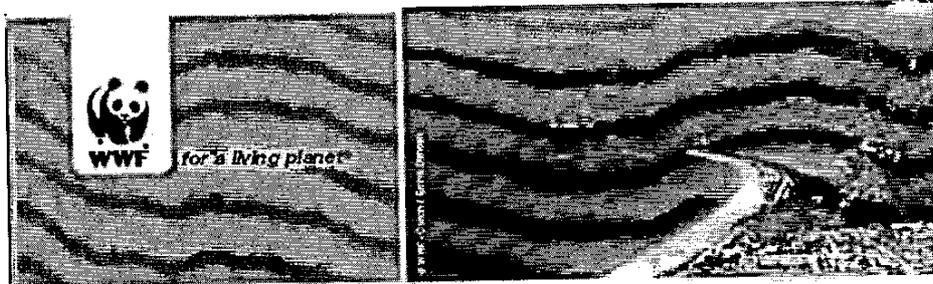
Walter Stahel (Product-Life Institute, Ginevra)



for a living planet[®]

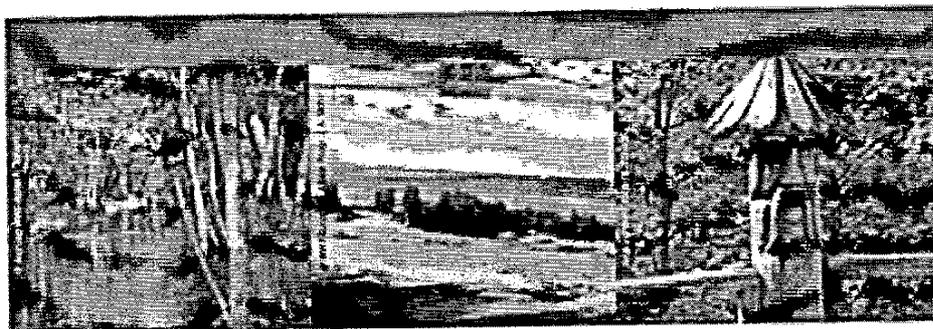
Allegato 1 - Estratto dal pieghevole del WWF Italia "Perché pagare i servizi forniti dagli ecosistemi?"

[184]



Pagare i servizi
forniti dagli
ecosistemi.

Perché?



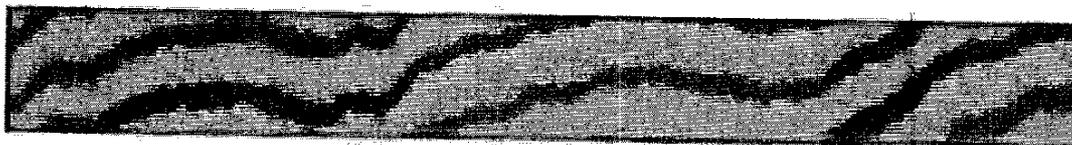
¹⁸⁴ Il pieghevole è scaricabile collegandosi al link:
http://www.wwf.it/UserFiles/File/WWF%20Cosa%20Facciamo/Acque/conferenza%2023.11.07/Depliant_PES.pdf



for a living planet®



La natura fornisce una quantità incredibile di beni e servizi alle nostre società. Purtroppo la mancanza dell'attribuzione di un valore economico ai servizi forniti dagli ecosistemi, il fallimento del mercato nel "tenere in conto" tale valore, l'applicazione di sussidi che incoraggiano e sostengono lo sfruttamento senza limiti dei sistemi naturali e la loro conversione



in sistemi artificiali contribuiscono, in maniera significativa, alla distruzione e al degrado dei sistemi naturali e conseguentemente alla perdita progressiva di quei beni e servizi da cui dipende il nostro futuro.

Progetto preliminare denominato "Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste"
Associazione WWF Italia ONLUS:

osservazioni per gli aspetti ambientali dei quattro Studi di Impatto Ambientale, con particolare attenzione alle valenze ecosistemiche



WWF® for a living planet®



Allegato 2 - Ecosystem principles

See:

<https://www.cbd.int/ecosystem/principles.shtml> - [185]

Principles

The following 12 principles are complementary and interlinked.

Principle 1 The objectives of management of land, water and living resources are a matter of societal choices.

Different sectors of society view ecosystems in terms of their own economic, cultural and society needs. Indigenous peoples and other local communities living on the land are important stakeholders and their rights and interests should be recognized. Both cultural and biological diversity are central components of the ecosystem approach, and management should take this into account. Societal choices should be expressed as clearly as possible. Ecosystems should be managed for their intrinsic values and for the tangible or intangible benefits for humans, in a fair and equitable way.

Principle 2: Management should be decentralized to the lowest appropriate level.

Decentralized systems may lead to greater efficiency, effectiveness and equity. Management should involve all stakeholders and balance local interests with the wider public interest. The closer management is to the ecosystem, the greater the responsibility, ownership, accountability, participation, and use of local knowledge.

Principle 3: Ecosystem managers should consider the effects (actual or potential) of their activities on adjacent and other ecosystems.

Management interventions in ecosystems often have unknown or unpredictable effects on other ecosystems; therefore, possible impacts need careful consideration and analysis. This may require new arrangements or ways of organization for institutions involved in decision-making to make, if necessary, appropriate compromises.

Principle 4: Recognizing potential gains from management, there is usually a need to understand and manage the ecosystem in an economic context.

Any such ecosystem-management program should:

- 1. reduce those market distortions that adversely affect biological diversity;*
- 2. align incentives to promote biodiversity conservation and sustainable use;*
- 3. internalize costs and benefits in the given ecosystem to the extent feasible.*

The greatest threat to biological diversity lies in its replacement by alternative systems of land use. This often arises through market distortions, which undervalue natural systems and populations and provide perverse incentives and subsidies to favor the conversion of land to less diverse systems.

Often those who benefit from conservation do not pay the costs associated with conservation and, similarly, those who generate environmental costs (e.g. pollution) escape responsibility. Alignment of incentives allows those who control the resource to benefit and ensures that those who generate environmental costs will pay.

¹⁸⁵ CBD - Convention on Biological Diversity



for a living planet®



Principle 5: *Conservation of ecosystem structure and functioning, in order to maintain ecosystem services, should be a priority target of the ecosystem approach.*

Ecosystem functioning and resilience depends on a dynamic relationship within species, among species and between species and their abiotic environment, as well as the physical and chemical interactions within the environment. The conservation and, where appropriate, restoration of these interactions and processes is of greater significance for the long-term maintenance of biological diversity than simply protection of species.

Principle 6: *Ecosystem must be managed within the limits of their functioning.*

In considering the likelihood or ease of attaining the management objectives, attention should be given to the environmental conditions that limit natural productivity, ecosystem structure, functioning and diversity. The limits to ecosystem functioning may be affected to different degrees by temporary, unpredictable or artificially maintained conditions and, accordingly, management should be appropriately cautious.

Principle 7: *The ecosystem approach should be undertaken at the appropriate spatial and temporal scales.*

The approach should be bounded by spatial and temporal scales that are appropriate to the objectives. Boundaries for management will be defined operationally by users, managers, scientists and indigenous and local peoples. Connectivity between areas should be promoted where necessary. The ecosystem approach is based upon the hierarchical nature of biological diversity characterized by the interaction and integration of genes, species and ecosystems.

Principle 8: *Recognizing the varying temporal scales and lag-effects that characterize ecosystem processes, objectives for ecosystem management should be set for the long term.*

Ecosystem processes are characterized by varying temporal scales and lag-effects. This inherently conflicts with the tendency of humans to favour short-term gains and immediate benefits over future ones.

Principle 9: *Management must recognize the change is inevitable.*

Ecosystems change, including species composition and population abundance. Hence, management should adapt to the changes. Apart from their inherent dynamics of change, ecosystems are beset by a complex of uncertainties and potential "surprises" in the human, biological and environmental realms. Traditional disturbance regimes may be important for ecosystem structure and functioning, and may need to be maintained or restored. The ecosystem approach must utilize adaptive management in order to anticipate and cater for such changes and events and should be cautious in making any decision that may foreclose options, but, at the same time, consider mitigating actions to cope with long-term changes such as climate change.

Principle 10: *The ecosystem approach should seek the appropriate balance between, and integration of, conservation and use of biological diversity.*

Biological diversity is critical both for its intrinsic value and because of the key role it plays in providing the ecosystem and other services upon which we all ultimately depend. There has been a tendency in the past to manage components of biological diversity either as protected or non-protected. There is a need for a shift to more flexible situations, where conservation and use are seen in context and the full range of measures is applied in a continuum from strictly protected to human-made ecosystems.



for a living planet®



Principle 11: The ecosystem approach should consider all forms of relevant information, including scientific and indigenous and local knowledge, innovations and practices.

Information from all sources is critical to arriving at effective ecosystem management strategies. A much better knowledge of ecosystem functions and the impact of human use is desirable. All relevant information from any concerned area should be shared with all stakeholders and actors, taking into account, inter alia, any decision to be taken under Article 8(j) of the Convention on Biological Diversity. Assumptions behind proposed management decisions should be made explicit and checked against available knowledge and views of stakeholders.

Principle 12: The ecosystem approach should involve all relevant sectors of society and scientific disciplines.

Most problems of biological-diversity management are complex, with many interactions, side-effects and implications, and therefore should involve the necessary expertise and stakeholders at the local, national, regional and international level, as appropriate.



WWF® *for a living planet*®



Allegato 2 - Principi ecosistemici (traduzione)

Principi^[186]

I seguenti 12 principi sono complementari e concatenati. - ^[187]

Principio 1: Gli obiettivi di gestione di terra, acqua e risorse viventi sono una questione di scelte sociali.

Differenti settori della società si rapportano nei confronti degli ecosistemi in termini di propria economia e di bisogni sociali e culturali. Gli indigeni ed altre comunità locali che vivono sulla terra sono fondamentali portatori di interesse ed i loro diritti e interessi dovrebbero essere tenuti in adeguata considerazione. La diversità sia culturale che biologica sono le componenti centrali dell'approccio ecosistemico e la gestione dovrebbe tenere questo in considerazione. Le scelte sociali dovrebbero essere espresse il più chiaramente possibile. Gli ecosistemi dovrebbero essere gestiti per i loro valori intrinseci e per i benefici tangibili o intangibili per gli esseri umani, in modo giusto e equo.

Principio 2: La gestione dovrebbe essere decentralizzata al livello appropriato più basso.

I sistemi decentralizzati possono condurre a maggiore efficienza, efficacia ed equità.

La gestione dovrebbe coinvolgere tutti i portatori di interesse e bilanciare gli interessi locali con il vasto interesse pubblico.

Più la gestione sarà vicina all'ecosistema, maggiore sarà la responsabilità, il possesso, la rispondenza, la partecipazione e l'uso della conoscenza locale.

Principio 3: I gestori degli ecosistemi dovrebbero considerare gli effetti (reali o potenziali) delle proprie attività sugli altri ecosistemi e sugli ecosistemi confinanti.

Gli interventi gestionali sugli ecosistemi hanno spesso effetti sconosciuti o imprevisi su altri ecosistemi; a causa di ciò i possibili impatti necessitano di attente considerazioni ed analisi.

Questo può richiedere nuove disposizioni o metodi di organizzazione per le istituzioni coinvolte nelle decisioni da prendere e, se necessario, appropriati compromessi.

Principio 4: Riconoscendo un potenziale guadagno dalla gestione, di solito c'è anche il bisogno di intendere e gestire l'ecosistema in un contesto economico.

Ogni programma di gestione di ecosistema dovrebbe:

1. ridurre quelle distorsioni di mercato che influenzano negativamente le diversità biologiche;
2. allineare gli incentivi per promuovere la conservazione della biodiversità e l'utilizzo sostenibile [delle risorse];
3. internalizzare quanto più possibile costi e benefici nell'ecosistema.

La più grande minaccia alla diversità biologica deriva dalla sostituzione dell'uso della terra con sistemi alternativi. Questo spesso sorge a causa di distorsioni di mercato, che svalutano i sistemi naturali e le popolazioni e permettono incentivi perversi e sussidi a favore della conversione dell'uso della terra.

Spesso coloro che beneficiano dalla conservazione dell'uso della terra non ne pagano i costi associati e, similmente, quelli che generano costi ambientali (ad esempio l'inquinamento) ne evadono la responsabilità. L'allineamento degli incentivi permette a coloro che controllano le risorse di beneficiarne e di assicurare che coloro che generano costi ambientali, possano pagarne [il dovuto costo].

¹⁸⁶ La traduzione è a cura del WWF Italia.

¹⁸⁷ CBD: Convenzione sulla Diversità Biologica.



for a living planet®



Principio 5: La conservazione della struttura e della funzionalità ecosistemica, per mantenerne i servizi, dovrebbe essere un obiettivo prioritario dell'approccio ecosistemico.

La funzionalità e la resilienza dell'ecosistema dipende da una dinamica relazione tra le i membri della stessa specie, tra i membri delle diverse specie e dalla loro interrelazione con l'ambiente abiotico, così come dalle interazioni fisiche e chimiche che nell'ambiente si producono.

La conservazione e, dove appropriato, il ripristino di queste interazioni e processi è di grande importanza per il mantenimento a lungo termine delle diversità biologiche, [molto] più della semplice protezione delle specie.

Principio 6: Gli ecosistemi devono essere gestiti entro i limiti delle loro funzioni.

Considerando la probabilità di raggiungere gli obiettivi di gestione, si dovrebbe prestare attenzione alle condizioni ambientali che ne limitano la naturale produttività, alla struttura dell'ecosistema, alle funzioni e alle varie specificità.

I limiti delle funzioni dell'ecosistema possono essere influenzati a stadi differenti da condizioni temporanee, imprevedibili o artificiali e, di conseguenza, la gestione dovrebbe essere appropriatamente cauta.

Principio 7: L'approccio ecosistemico dovrebbe essere intrapreso su scale spaziali e temporali.

L'approccio dovrebbe essere sviluppato da scale spaziali e temporali appropriate agli obiettivi. I confini per la gestione saranno definiti operativamente dagli utilizzatori, dai gestori, dagli scienziati, dagli indigeni e dalle popolazioni locali.

La connessione tra le aree dovrebbe essere facilitata, dove necessario. L'approccio ecosistemico è basato sulla natura gerarchica delle diversità biologiche, caratterizzate dall'interazione ed integrazione dei geni, delle specie e degli ecosistemi.

Principio 8: Riconoscendo le diverse scale temporali e gli effetti di ritardo [o ritorno] che caratterizzano il processo ecosistemico, gli obiettivi per la gestione dell'ecosistema dovrebbero essere stabiliti sul lungo periodo.

I processi ecosistemici sono caratterizzati da scale temporali variabili e dagli effetti di ritardo.

La tendenza umana a favorire tempi brevi [per il consolidamento dei propri obiettivi] ne costituisce un conflitto intrinseco, ma lo stesso dai processi ecosistemici riceve beneficio immediato, in rapporto agli scenari futuri.

Principio 9: La gestione deve riconoscere che il cambiamento è inevitabile.

Gli ecosistemi cambiano, incluso le composizioni delle specie e l'abbondanza delle popolazioni; la gestione si dovrebbe adattare a questo cambiamento.

A parte le dinamiche intrinseche del cambiamento, gli ecosistemi sono condizionati da un complesso di incertezze e potenziali "sorpresa" nel regno umano, biologico e ambientale.

I regimi tradizionali [anche se hanno una natura confondente], possono essere importanti per la struttura ed il funzionamento dell'ecosistema e possono necessitare di essere mantenuti o migliorati.

L'approccio ecosistemico deve utilizzare una gestione flessibile, per anticipare e facilitare tali cambiamenti ed eventi e dovrebbe essere cauto nel prendere ogni decisione che possa precludere alternative ma, allo stesso tempo, dovrebbe considerare azioni di mitigazione per sostenere cambiamenti a lungo termine come quello del clima.



for a living planet®



Principio 10: L'approccio ecosistemico dovrebbe cercare l'equilibrio appropriato e l'integrazione tra conservazione e uso della diversità biologica.

La diversità biologica è fondamentale sia per il suo valore in sé, sia perché gioca il ruolo chiave nel supportare gli ecosistemi e altri servizi dai quali tutti noi in ultima analisi dipendiamo.

C'era stata in passato una tendenza a gestire componenti della diversità biologica o in modo protettivo o in modo non protettivo.

C'è bisogno di una trasformazione verso una situazione di maggiore flessibilità, dove la conservazione e l'uso della biodiversità siano visti in reciproco rapporto e la totalità delle misure sia applicata continuamente, sia nei contesti di massima protezione sia negli ecosistemi [fortemente] antropizzati.

Principio 11: L'approccio ecosistemico dovrebbe considerare tutte le forme di informazione rilevanti, includendo quelle scientifiche, indigene e di conoscenza locale, l'innovazione e le applicazioni pratiche.

L'informazione dalla moltitudine di fonti possibili, è difficile che arrivi a comporsi sinergicamente nella strategia gestionale dell'ecosistema. E' auspicabile una migliore conoscenza delle funzioni dell'ecosistema e dell'impatto del suo utilizzo da parte dell'uomo.

Tutte le informazioni rilevanti concernenti i vari ambiti determinanti, dovrebbero essere condivise tra tutti i portatori di interesse e i punti di riferimento sul territorio, tenendo conto che ogni decisione dovrebbe essere presa in accordo con l'articolo 8(j) della Convenzione sulla Diversità Biologica.

I presupposti che stanno alla base delle decisioni di proposte gestionali dovrebbero essere espliciti e controllati attraverso le conoscenze e le opinioni dei portatori di interesse.

Principio 12: L'approccio ecosistemico dovrebbe coinvolgere tutti i settori rilevanti della società e delle discipline scientifiche.

La maggior parte dei problemi riguardanti la gestione della diversità biologica sono complessi, con molte interazioni, effetti collaterali ed implicazioni e quindi dovrebbero coinvolgere gli esperti più opportuni e i portatori di interesse a livello locale, regionale, nazionale e internazionale.

*"Questa aspra e splendida terra con montagne rocciose innevate,
torrenti di cristallo gelidi, fitte foreste di cipressi,
ginepri e frassini appartiene al mio corpo
come ciò che vedete dinanzi a voi qui.*

*Io non posso essere separato da questa o da voi
I nostri numerosi cuori hanno un unico battito".*

Da La canzone del guerriero di re Gesar

www.dirittoambiente.net



Diritto all'ambiente[®]
www.dirittoambiente.com
Testata giornalistica on line

**Tutti i Siti della Rete Natura 2000
devono essere considerati aree naturali protette?**

Risponde l'Avv. Valentina Stefutti

DOCUMENTI
INFORMAZIONE

2009

RISPOSTE A QUESITI

Le risposte ai quesiti pubblicati sul nostro sito non hanno alcun valore ufficiale e/o legale e sono redatte per soli fini di dibattito culturale e scientifico, come contributo teorico generale senza pretesa di poter essere considerate esaustive ed ogni riferimento a fatti e realtà specifiche è del tutto casuale.



Domanda: In considerazione della Sentenza della Suprema Corte di Cassazione - Sez. III pen. del 05.01.2000 (22.10.1999), n. 30, con la quale si è affermato che "(...) nella nozione di 'area protetta' (secondo la più recente classificazione operata, ai sensi dell'art. 2, comma 5, della legge n. 394/1991, con deliberazione 02.12.1996 del Ministero dell'Ambiente, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 139 del 17.06.1997) rientrano 'oltre ai parchi (...) le Zone di Protezione Speciale (...) ai sensi della Direttiva 79/409/CEE, le Zone Speciali di Conservazione (...) ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (...) ', gli attuali SIC possono essere considerate "aree protette" o bisogna aspettare la loro designazione in ZSC?

Risposta: (a cura dell'Avv. Valentina Stéfutti): I Siti di Importanza Comunitaria, come chiarito sia dalla giurisprudenza di legittimità che dalla giurisprudenza amministrativa (cfr. ex multis CdS - VI - n.797/06, Tar Lazio n.6856/05, Tar Campania n.1755/07) rientrano a pieno titolo nelle aree naturali protette. E questo sia sulla scorta di quanto previsto dalla Deliberazione, recentemente modificata, del Comitato delle Aree Naturali Protette 2 dicembre 1996, sia, in ogni caso, della più consolidata giurisprudenza comunitaria, che è arrivata ad affermarle la tesi, che si ritiene assolutamente pregiata, secondo cui sugli Stati Membri grava l'obbligo di garantire adeguata tutela e protezione a tutte le aree che, ancorchè non formalmente designate, abbiano le caratteristiche per divenire dei SIC, in quanto rilevanti per la conservazione delle specie e degli habitat di interesse comunitario individuati dalla Direttiva 92/43/CEE.

Invero, analogamente a quanto avviene per le Zone di protezione Speciale (ZPS) previste dalla Direttiva "Uccelli", la Direttiva "Habitat" prevede la designazione di Zone Speciali di Conservazione finalizzate alla tutela degli habitat e delle specie contenuti negli allegati I e II. Tuttavia, l'iter disegnato per la designazione delle ZSC risulta essere ben più complesso di quello previsto per le ZPS. Ciascuno stato membro è infatti tenuto ad identificare i siti presenti sul proprio territorio che, come si accennava, risultino essere fondamentali per la conservazione delle specie e degli habitat di interesse comunitario, proponendo alla Commissione Europea una propria lista di Siti di Importanza Comunitaria (pSIC), che in Italia viene effettuata dalle Regioni e dalle Province Autonome.

Tali liste sono state, e vengono, successivamente vagliate dalla Commissione Europea cui spetta il compito di elaborare l'elenco comunitario dei SIC. La valutazione avviene separatamente per singola regione biogeografica per garantire una adeguata rappresentatività di tutti gli habitat dell'Unione Europea. Una volta che la Commissione Europea ha approvato la lista dei SIC, gli Stati Membri hanno l'obbligo di designarli come ZSC. Nel nostro paese, è previsto che tale designazione debba avvenire per tramite di un decreto del Ministro dell'Ambiente.

© Copyright riservato www.dirittoambiente.com - Consentita la riproduzione integrale in fotocopia e libera circolazione senza fine di lucro con logo e fonte inalterata

E' vietato il plagio e la copiatura integrale o parziale di testi e disegni a firma degli autori - a qualunque fine - senza citare la fonte - La pirateria editoriale è reato (legge 18/08/2000 n° 248)

Le risposte ai quesiti pubblicati sul nostro sito non hanno alcun valore ufficiale e/o legale e sono redatte per soli fini di dibattito culturale e scientifico, come contributo teorico generale senza pretesa di poter essere considerate esaustive ed ogni riferimento a fatti e realtà specifiche è del tutto casuale.



Come si vede, dal momento che da un lato la designazione dei SIC a ZSC per tramite di decreto ministeriale costituisce unicamente un adempimento formale, ed obbligatorio, da parte dello Stato membro, laddove, al contrario, è dall'inclusione nell'elenco comunitario che deriva il riconoscimento, da parte dell'Unione Europea, dell'importanza del sito ai fini della tutela, della conservazione e della protezione delle specie e degli habitat tutelati dalla Direttiva, e che dall'altro le aree che l'Unione Europea classifica come "protette" non possono, sul piano logico ancor prima che sul piano normativo, non essere considerate tali all'interno degli Stai Membri, ne deriva che anche i SIC possano, e anzi debbano, essere considerati a pieno titolo quali aree naturali protette, ma recanti, analogamente a quanto accade per le ZPS, di un regime di protezione specifico ed adeguato, che, come richiesto dall'Unione Europea, nel nostro Paese è stato garantito, sia pur con oltre un decennio di ritardo, dal varo del Dm 17 ottobre 2007 n.184.

Da ultimo, si ricorda che, proprio a tal fine, la precitata Deliberazione 2 dicembre 1996 del Comitato per le Aree Naturali Protette, è stata emendata dalla Deliberazione della Conferenza Stato-Regioni, oggi competente in materia, per tramite della delibera 26 marzo 2008, che la pregresso deliberato ha aggiunto l'art.2-bis (Regime di protezione), che testualmente recita: *"Alle aree di cui all'art. 2 della presente deliberazione si applica il regime di protezione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357 e successive modificazioni e integrazioni, al decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 17 ottobre 2007 «Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone speciali di conservazione (ZSC) e a Zone di protezione speciale (ZPS) e ai relativi provvedimenti regionali di recepimento ed attuazione, nonche' al decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio del 3 settembre 2002 «Linee guida per la gestione dei siti Natura 2000»"*.

Valentina Stefutti

Pubblicato il 25 ottobre 2009

Le risposte ai quesiti pubblicati sul nostro sito non hanno alcun valore ufficiale e/o legale e sono redatte per soli fini di dibattito culturale e scientifico, come contributo teorico generale senza pretesa di poter essere considerate esaustive ed ogni riferimento a fatti e realtà specifiche è del tutto casuale.

© Copyright riservato www.dirittoambiente.com - Consentita la riproduzione integrale in fotocopia e libera circolazione senza fine di lucro con logo e fonte inalterata
E' vietato il plagio e la copiatura integrale o parziale di testi e disegni a firma degli autori - a qualunque fine - senza citare la fonte - La pirateria editoriale è reato (legge 18/08/2000 n° 248)

www.dirittoambiente.net



Diritto all'ambiente®
www.dirittoambiente.com
Testata giornalistica on line

**Vuoi esprimere anche tu una opinione sull' argomento?
Vuoi inviarci il tuo parere, un'esperienza concreta, un documento
che pensi possa essere utile per il dibattito sul tema? Scrivi a:**

redazione@dirittoambiente.net

DOCUMENTI

2009

informazione

© Copyright riservato www.dirittoambiente.com - Consentita la riproduzione integrale in fotocopia e libera circolazione senza fine di lucro con logo e fonte inalterata
E' vietato il plagio e la copiatura integrale o parziale di testi e disegni a firma degli autori - a qualunque fine - senza citare la fonte - La pirateria editoriale è reato (legge 18/08/2000 n° 248)

Le risposte ai quesiti pubblicati sul nostro sito non hanno alcun valore ufficiale e/o legale e sono redatte per soli fini di dibattito culturale e scientifico, come contributo teorico generale senza pretesa di poter essere considerate esaustive ed ogni riferimento a fatti e realtà specifiche è del tutto casuale.