



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

E.prot DVA - 2012 - 0020059 del 21/08/2012

Progetto preliminare denominato
"Nuova Linea AV/AC Venezia Trieste"
e Studio Impatto Ambientale

OSSERVAZIONI

Alla documentazione

Committente:

RFI, Rete Ferroviaria Italiana, Gruppo Ferrovie dello Stato

Progettazione:

ITALFERR, Gruppo Ferrovie dello Stato



La lista civica "Marcon5Stelle" presente in Consiglio Comunale del Comune di Mercon (VE) dal Maggio 2012 con questo documento di sintesi intende esprimere la propria posizione negativa riguardo al Progetto Preliminare e Studi di Impatto Ambientale della Nuova Linea Ferroviaria Venezia-Trieste, redatto da Italferr per conto di RFI.

Le osservazioni del nostro gruppo consiliare sul progetto AV/AC e Studio Impatto Ambientale sono riferite ad un contesto regionale/locale, e le conclusioni sono elaborazione della documentazione reperibile in rete, pareri delle province e associazioni, comitati, esperti trasportisti docenti universitari, pareri della cittadinanza e quant'altro si è potuto raccogliere in merito.

Una breve parentesi sulla visione globale parte dal vertice europeo di Corfù del Giugno del '94 dove viene inserito la Torino-Lione tra i progetti altamente prioritari (tre per l'Italia) per il sistema infrastrutturale europeo, così nel Dicembre dello stesso anno al vertice di Essen fino ad arrivare a Novembre 2007 quando vengono assegnati i 671,8mln di euro dall'UE alla sezione transfrontaliera Torino-Lione che poi aumenteranno di un altro 30%...(una briciola in confronto alla spesa prevista complessivamente).

Un processo partito nel '94, ovvero 20 anni fa, che vuole essere proseguito con totale miopia, senza considerare che, nel frattempo, **in quella stessa tratta, il traffico merci è passato da 11mln di tonnellate a 4mln di tonnellate** e quindi, in relazione ad una richiesta così diminuita, non appare più giustificata la realizzazione di quest'opera con i suoi costi faraonici.

Non si dimentichi che l'alta velocità, non è prevista per il trasporto di merci, per il quale non è concessa nemmeno la metà dell'andatura, in termini di velocità, prevista per il trasporto passeggeri, sembrerebbe quindi che l'alta velocità fosse pensata per il trasporto passeggeri: peccato che basti uno sguardo anche approssimativo ai numeri presentati in merito alla mobilitazione passeggeri per comprendere che gli stessi risultano enormemente sovrastimati (per non dire fantascientifici.....).

Per quanto riguarda nello specifico la tratta Venezia-Trieste, dalla quale il nostro comune è direttamente interessato: innumerevoli sono i pareri e relazioni sfavorevoli al progetto che si

possono reperire e dai quali si evincono l'inutilità e la pessima progettazione dell'opera.

Facciamo nostre, in proposito, le seguenti considerazioni contenute nella relazione istruttoria di 40 pagine della Provincia, che analizzato analiticamente il progetto, lo bocchia in toto partendo dal percorso del tracciato, il quale: " *...pur essendo a ridosso delle spiagge della Venezia orientale, senza la previsione di alcuna fermata, il treno veloce produrrebbe ben pochi benefici a favore di quello che è uno, spesso il primo, dei sistemi turistici locali.*

Ad avallare quanto sopra, le parole espresse dall'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato ing. Mauro Moretti: " *Con questo criterio, non aveva nemmeno senso progettare la tratta da Mestre verso Trieste lungo la costa, con andamento a biscia e con la pretesa da parte della Regione Veneto di servire le località balneari e una fermata a Passarella di Jesolo. I sistemi ad alta velocità uniscono grandi città, non uniscono villaggi*"

Lo critica il Presidente Zaia, lo rifiuta il territorio, il wwf ha prodotto un documento di 250 pagine in cui elenca tutti i difetti del progetto preliminare consegnato da Italferr in cui " *Ce n'è abbastanza per dire che gli elaborati presentati da RFI sono, a giudizio dell'associazione, molto al di sotto del livello minimo di accettabilità tecnica.*"

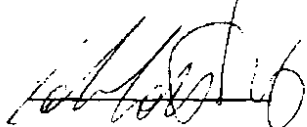
Parere negativo anche nei confronti della proposta presentata dal Commissario Straordinario Mainardi. Manca di tutto il necessario per essere definito "progetto" a cominciare dai costi per la realizzazione al rapporto costi benefici senza contare che per il quadruplicamento della linea esistente, che attualmente attraversa molti centri abitati, verrebbero abbattute innumerevoli abitazioni.

A fronte di quanto sopra e degli innumerevoli dati e pareri negativi raccolti, riteniamo che l'alta velocità così come presentata non sia indispensabile, anzi vista la morfologia del territorio, i raggi di curvatura del percorso e le brevi tratte, non si possa nemmeno considerarla tale in quanto velocità di punta sarebbero raggiunte solo per pochi chilometri.

L'ammodernamento della linea storica considerando le modifiche necessarie e con l'applicazione dell'elettronica per la gestione dei convogli passeggeri/merci può essere, come dimostrano studi di esperti trasportisti (e realtà simili alla nostra già esistenti), sufficiente a soddisfare i collegamenti tra Venezia e Trieste in tempi ugualmente rapidi, ma soprattutto a soddisfare la richiesta del trasporto locale dalle periferie verso le città (Portogruaro-Trieste e San Donà-Venezia) di cui l'attuale gestione si dimostra carente e di cui la richiesta ripagherebbe effettivamente i costi dell'opera.

Marcon 18 Agosto 2012

Fabio Caburlotto



Francesca Gottardi



Perrone Raffaele

Da: fabio.caburlotto@postacertificata.gov.it
Inviato: sabato 18 agosto 2012 23.52
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: osservazioni
Allegati: osservazioni.pdf