

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



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

E.prot DVA - 2012 - 0020419 del 23/08/2012

Oggetto: Linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste
Proponente: ITALFERR S.p.A.
Termine di scadenza per le osservazioni del pubblico: 19.8.2012

Egredi commissari,
con la presente intendo esporVi le mie considerazioni di semplice cittadina in merito
all'opera in oggetto.

Non saranno specificatamente di carattere tecnico perché la necessità di accudire mia
madre ultraottantenne, non più autosufficiente, non mi ha permesso di addentrarmi nella
lettura approfondita della documentazione progettuale. Non so quanto potrà servire,
tuttavia non intendo assolutamente perdere questa occasione di farVi arrivare **tutta la mia
contrarietà a questo progetto inutile, costoso e oltremodo impattante sulla salute e
sull'ambiente,**

Vi parlo da cittadina vissuta da sempre nell'area del veneziano ed ultimamente in quella
trevigiana, e che sta per trasferirsi in Friuli V.Giulia per fare la nonna. Ho già la residenza
in Friuli, ma vivo ancora a Mogliano Veneto, unicamente per assistere mia madre.
Proprio in riferimento a ciò, la prima cosa che mi viene da esprimerVi è la seguente
domanda: **vi siete mai presi cura di un anziano non più in grado di muoversi, pulirsi
ed alimentarsi ?** soprattutto se è un parente stretto come una madre che vi ripugna
abbandonare in un ricovero, anche se l'accudirla diventa una fatica immane? Lo sapete
quanto importante sarebbe dare sostegno ed aiuto affiancando personale preparato a
queste persone che, come me o peggio di me, affrontano questa durissima realtà? **avete
mai pensato a quante famiglie si trovano in queste condizioni e non
hanno i soldi per pagarsi l'assistenza che darebbe loro un po' di
respiro? lo sapete che lo Stato sta tagliando sempre più su questi
interventi di sostegno a invalidi , handicappati o anziani in grave
difficoltà ?**

Eppure, nonostante queste urgenze e queste situazioni pesantissime che gravano sulle
famiglie, vengo a sapere che, per il progetto della linea AV/AC Venezia Trieste, il Governo
ha in programma di spremere ulteriormente e dilapidarci di altri 7.446 milioni di euro (Il
Gazzettino 13.8.2012)?!??

**Sarebbe questa la scelta di un buon padre di famiglia, al quale lo Stato dice di voler
assomigliare?**

**Quanti come me non saliranno mai su di un treno ad alta velocità, ma
continueranno a viaggiare su treni regionali, quasi sempre in ritardo, sporchi e non
affatto economici ?**

A quanti, come me, quest'opera risulta **completamente inutile, mentre
ALTRE sono le emergenze e le necessità!?!**

Ma a dichiararla inutile non sono solo io, non sono i soliti rompiscatole dei comitati, ma è lo
stesso a.d. di RFI, l'ing. **Mauro Moretti** (vedi intervista rilasciata al Piccolo il 29.4. 2011)
[http://ilpiccolo.gelocal.it/cronaca/2011/04/29/news/treni-l-ad-moretti-gela-trieste-tav-solo-
fino-a-mestre-1.50771](http://ilpiccolo.gelocal.it/cronaca/2011/04/29/news/treni-l-ad-moretti-gela-trieste-tav-solo-fino-a-mestre-1.50771)



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

Lo aveva già detto al **Comune di Duino Aurisina, il 9 giugno 2010, anche l'ing. Carlo Comin** responsabile RFI della progettazione della Tratta Venezia Trieste ed anche " *valutatore dei progetti TEN a Bruxelles*":

*"Scenario di tendenza 2015 ... sono i traffici merci per ferrovia e voi vedete una cosa che tra Venezia e Trieste praticamente ...poca roba . **Non vi faccio vedere i passeggeri perché Venezia Trieste ce n'erano ancora di meno, perché di fatto la Venezia-Trieste era una linea non considerata dal punto di vista strategico, da un punto di vista di attraversamento. Prima considerazione: abbiamo detto, traffico passeggeri non ce n'è, quindi: è inutile fare una linea ad alta velocità**"*.

"Un investimento affrontato sulla base di valutazioni estremamente deboli e senza stime pubbliche e dettagliate della domanda attesa" pure questo si legge nello Studio di **Paolo Beria e Raffaele Grimaldi** del Politecnico di Milano ("An early evaluation of italian high-speed projects ").

In effetti, nei documenti progettuali della tratta Ve-TS non sono presenti studi circa la domanda di mobilità ferroviaria a lunga percorrenza e che comprovino l'esigenza di tale infrastruttura.

Nonostante questa evidenza di inutilità ma **soprattutto di danno economico** conseguente a questo progetto, **specie se consideriamo la crisi che stiamo attraversando che costringe a sacrifici enormi la gran parte della gente !!**, nonostante tutto questo, lo Stato insiste a voler proseguire: **è questa, forse, una scelta di buon governo a cui poter dare serenamente parere favorevole?**

Perché continuare a buttare via soldi che potrebbero essere impiegati in maniera molto più utile per tutti ? Chi darà avallo a questo spreco di denaro pubblico, consideri che se ne renderà anche responsabile !!

Ciò di cui abbiamo, invece, urgentemente bisogno sono, ad es., **i fondi per i treni locali**. A lanciare l'allarme è sempre **l'ing. Moretti**, nel corso di un convegno alla Bocconi di Milano: *" Nel 2013, se non ci saranno soldi a bilancio non faremo il servizio regionale"* (http://www.repubblica.it/economia/2012/06/11/news/treni/_locali-36980573)

Finora, quanti soldi sono stati sprecati nell'Alta Velocità già realizzata?

A questo riguardo, nello Studio sopra citato di P. Beria e R. Grimaldi, troviamo quanto segue:

"Vediamo i saldi stimati tra costi e benefici: nel caso migliore – quello della Milano - Bologna – la domanda necessaria a giustificare l'investimento sarebbe di 8,9 milioni di passeggeri l'anno, contro una stima degli autori della domanda 2010 tra 5,9 e 7,2 milioni; nel

caso peggiore, quello della Milano - Torino, per pareggiare i conti servirebbero 14,2 milioni di passeggeri a fronte degli 1,2-1,5 stimati per il 2010.

La conclusione degli autori è che «i risparmi di costo e di tempi di trasporto non giustificano l'investimento per nessuna delle tratte considerate (Torino - Milano, Milano - Bologna, Bologna - Firenze e Roma - Napoli) tranne, nel caso più ottimistico, la Milano - Bologna». (<http://www.ilsole24ore.com/art/economia/2012-01-31/promossa-solo-milanoroma-064241.shtml?uuid=Aa10lSkE>)

E se andiamo a leggere quanto **Ivan Cicconi** va coraggiosamente denunciando nel suo ultimo libro sull'A.V. (**Il libro nero dell'Alta velocità – 2011- Koinè Nuove Edizioni**) scopriamo che si è instaurato un modello, che lui chiama “ **il modello TAV**”, divenuto oramai sistema, grazie al quale, con queste cosiddette “grandi opere”, prima fra tutte il TAV , le grandi imprese del tondino e del cemento, a braccetto col sistema bancario, perfettamente in regola con la legge, lucrano alla grande, **scaricando costi stratosferici sul bilancio pubblico.**

A svelare questa **grande truffa a danno di tutti gli italiani** non sono stati i nostri governanti ma la Comunità europea che, nell'ambito della procedura di infrazione per deficit eccessivo avviata nel 2005 e chiusa nel 2007, ha esplicitamente chiesto al nostro governo di rimuovere la “truffa TAV “ consistente nel tenere il cosiddetto finanziamento privato della A.V. fuori dai conti pubblici. Nel comma 966 della Legge n.296/2006, la Finanziaria 2007, si sanciva la seg. previsione economica: << *gli oneri per capitale ed interesse dei titoli emessi e dei mutui contratti da Infrastrutture SpA fino alla data del 31 dicembre 2005 per il finanziamento degli investimenti per la realizzazione della infrastruttura ferroviaria ad Alta velocità “ Linea Torino - Milano - Napoli” , nonché gli oneri delle relative operazioni di copertura, sono assunti direttamente a carico del bilancio dello Stato* >>.

Ebbene, il valore del comma 966 era esattamente di **12 miliardi e 950 milioni di euro** , scaricati sulla testa di tutti noi cittadini, tenuti naturalmente per la quasi totalità all'oscuro dai mezzi di disinformazione di massa che ci ritroviamo. Tenuti all'oscuro anche su **quanto grande è l'aumento dei costi di queste opere**, come bene descritto a pag. 121 del citato libro di Cicconi : “*Il progetto TAV presentato il 7 agosto 1991, stimato e contrattualizzato con una cifra complessiva pari a 14.156 milioni di euro , è oggi lievitato a 96.850 milioni di euro*” !!

Ecco perché mi riducono la pensione, ecco perché per un esame medico importante devo aspettare anche un anno, ecco perché i miei nipoti si devono portare a scuola la carta igienica e pagare per le fotocopie della maestra.

Cari Commissari, come potete pretendere che un'opera pubblica così inutile e dispendiosa possa essere accettata e condivisa dalla gente? Come è possibile che possiate dare parere favorevole - seppure con le solite prescrizioni poi mai rispettate - ai progetti TAV/TAC, tra i quali anche quello per cui Vi sto scrivendo, e cioè la tratta VE- TS ?

A quanto lieviteranno i 7.446 milioni di euro, costo previsto per AV/AC Venezia Trieste (Il Gazzettino-13.8. 2012) ? tenendo anche in conto il fatto che, per il tratto Venezia-Ronchi dei Legionari, la C. E. non verserà un euro, alla faccia di chi va dicendo in giro che bisogna fare presto, altrimenti perdiamo i fondi europei

(vedasi all'ultima pagina la risposta del Parlamento europeo, datata 16.3.2012, alla Petizione inoltrata dal Comitato No Tav VE-TS) *por. 6*

Mi chiedo cosa resterà di quel poco che ancora sopravvive dell'ambiente e del paesaggio naturale, qui nel Veneto orientale, già devastato da strade, autostrade, capannoni, fabbriche e megacentri commerciali, se aggiungeranno anche l'alta velocità.

Ho vissuto in prima linea la vicenda del Passante di Mestre che ha sfigurato parte della provincia di Ve e di quella di TV: perdita dell'identità dei luoghi, interrotte dalla barriera-diga autostradale le relazioni che duravano da secoli, (ora si vive o di qua o di là del Passante) distrutte aziende agricole fiorenti, compromessa la sicurezza idraulica, inquinamento acustico insopportabile perché si sente, inquinamento atmosferico che non si sente, ma uccide lo stesso, perdita immensa di un patrimonio di piante e di animali, e tanti altri disastri che hanno **peggiorato la qualità della nostra vita.**

Per quanto riguarda specificamente il progetto di tracciato di nuova linea ferroviaria, esso viene ad interessare, in maniera devastante, zone sottoposte a diversi vincoli ambientali, fra i quali **il Parco Naturale del Fiume Sile**, ed archeologici, fra i quali **l'area di Altino**, nonché votate a coltivazioni agricole di pregio e fragili dal punto di vista idrogeologico ed ecologico.

Più precisamente, **solo nel tratto Aeroporto Marco Polo - Portogruaro: il 37,70% del tracciato interferisce con aree vincolate**, di cui il 66,12% sono "aree a rischio idraulico e idrogeologico", il 14,75% "aree di notevole interesse pubblico", l'8,74% aree sottoposte a vincolo monumentale, il 5,28% "aree di rispetto dei corsi d'acqua", l'1,46% aree parco, il 2,91% "aree di tutela paesaggistica", l'1,09% "zone umide", l' 1,46% aree sottoposte a vincolo forestale ed infine zone appartenenti a "Rete Natura 2000" (SIC 1,46% e ZPS 1,09%).

Inoltre sarà rilevante l'impatto ambientale della nuova linea ferroviaria su zone di elevatissimo valore paesaggistico e ambientale e al tempo stesso particolarmente fragili e vulnerabili, quali **la fascia territoriale di gronda lagunare**, soggetta a specifico decreto di vincolo ambientale - paesaggistico dal 1985, individuata e delimitata dal P.A.L.A.V. (Piano Regionale ambientale - paesaggistico a valenza statale sovraordinata rispetto ai piani territoriali e urbanistici e, soprattutto, rispetto ai progetti infrastrutturali - approvato nel 1995) come "...Area di interesse "paesaggistico - ambientale" che prevede azioni di tutela attiva e riqualificazione ambientale e paesaggistica..." e non consente interventi come quelli necessari al passaggio della TAV (vedi, in particolare l'art. 21 del Piano).

Incalcolabili le **interferenza con le falde freatiche** che alimentano gli acquiferi su cui si regge l'intero sistema idrogeologico della Laguna nord di Venezia e la stessa città lagunare.

Pesanti le interferenze col paesaggio dell'Agro altinate, conservatosi intatto e in cui si colloca uno dei giacimenti archeologici più importanti dell'Italia settentrionale.

Forte sarà l'impatto sui Paesaggi agrari della bonifica del Veneto orientale e della gronda lagunare nord di Venezia.

La viabilità locale verrà stravolta per oltre due decenni a causa dell'apertura dei cantieri del TAV, con nuove escavazioni, movimentazione di milioni di metri cubi di inerti e forti ripercussioni sul traffico locale e sul traffico balneare già congestionato.

Mi preme sottolineare, infine, che non c'è stata, da parte di chi di dovere, alcuna iniziativa di coinvolgimento delle popolazioni, nemmeno di quelle direttamente interessate. Nei Comuni lungo la tratta Venezia - Trieste, solo con l'eccezione di qualche Sindaco, si può dire che questo progetto non è stato assolutamente divulgato, l'informazione fatta è stata opera quasi esclusiva dei comitati e associazioni ambientaliste contrarie alla realizzazione del progetto di Italferr e favorevoli invece all'ammòdernamento e alla riorganizzazione dell'esistente, al fine di una migliore interconnessione della rete trasportistica e una migliore mobilità, sia delle persone che delle merci.

Personalmente devo dire che questo progetto mi sta perseguitando come una peste.

Non solo mi allarma per quello che potrebbe comportare, qui nel Veneto (già devastato dalla cementificazione - ricordateVi la frase famosa del nostro poeta ZANZOTTO: "un tempo ci sono stati i campi di sterminio, ora c'è lo sterminio dei campi"), che conosco bene perché vi sono nata e cresciuta, ma anche per i disastri che produrrebbe in Friuli V.Giulia, dove un giorno andrò ad abitare.

La mia famiglia ed io non abbiamo scampo, per questo ho sentito l'urgenza di scriverVi, nella speranza che teniate conto di queste mie osservazioni - e di tutte quelle che Vi arriveranno contro il progetto in oggetto, che sottoscrivo totalmente - e che, alla fine, con SCIENZA ma soprattutto con COSCIENZA prendiate la decisione di dare PARERE NON FAVOREVOLE a quest'opera.

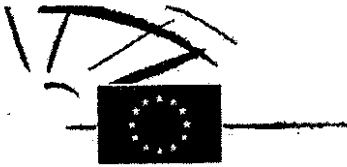
Spero siate tutti genitori o, meglio ancora, nonni, così forse mi comprenderete meglio, grazie, un augurio di buon lavoro e sinceri saluti.

Marcella Corò, provvisoriamente domiciliata in
via Selve, 29
31021 Mogliano veneto (TV)



con residenza in
via Matteotti, 45
33050 Fiumicello (UD)

Mogliano Veneto, 18 Agosto 2012



16.3.2012

COMUNICAZIONE AI MEMBRI

Oggetto: Petizione 0694/2011, presentata da Arianna Spessotto, cittadina italiana, a nome del comitato NO-TAV Venezia-Trieste, sul finanziamento europeo della linea ferroviaria ad alta velocità Venezia-Ronchi dei Legionari (Italia)

1. Sintesi della petizione

La petizione chiede il blocco dei finanziamenti europei alla costruzione della nuova linea ferroviaria ad alta velocità Venezia-Ronchi dei Legionari, in quanto rileva innumerevoli problematiche inerenti la realizzazione di tale collegamento ferroviario. La petizione sottolinea una forte opposizione da parte delle popolazioni locali e la mancanza di trasparenza delle autorità competenti.

2. Ricevibilità

Dichiarata ricevibile il 25 ottobre 2011. La Commissione è stata invitata a fornire informazioni (articolo 202, paragrafo 6, del regolamento).

3. Risposta della Commissione, ricevuta il 16 marzo 2012

Secondo la petizione, la linea ferroviaria ad alta velocità nel Veneto orientale è divisa in tre sezioni: Venezia-aeroporto Marco Polo, aeroporto Marco Polo-Portogruaro e Portogruaro-Ronchi dei Legionari.

Come già sottolineato dalla Commissione nella sua comunicazione sulla petizione 900/2007, nessuna di queste sezioni riceve alcun finanziamento dell'UE. Di conseguenza, non può essere negato, sospeso o revocato alcun finanziamento dell'UE.