



for a living planet®

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

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

Trieste, 21 Ottobre 2013
Prot. n.112 B.5.1



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

E.prot DVA-2013-0024128 del 22/10/2013



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

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Al Ministero per i beni e le attività culturali

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

via di S. Michele 22

00153 ROMA

mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Direzione generale per le infrastrutture ferroviarie
e l'interoperabilità ferroviaria

via Nomentana

00161 ROMA

dg.ferrovie@pec.mit.gov.it

Al Commissario Straordinario per l'Asse

Ferroviario Venezia-Trieste

Arch. Bortolo Mainardi

Piazza Tiziano, 26

32044 Pieve di Cadore (BL)

architettomainardi@gmail.com

Alla Regione autonoma Friuli Venezia Giulia:

Direzione centrale ambiente ed energia

Servizio VIA

via Giulia 75/1

34126 TRIESTE

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



100% recycled paper

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®

Direzione centrale infrastrutture, mobilità,
pianificazione territoriale e lavori pubblici
Servizio infrastrutture di trasporto e comunicazione
via Giulia 75/1
34126 TRIESTE

e p. c. Mr. Laurens Jan Brinkhorst
Coordinator TEN-t project n. 6
rue de la Loi, 200
B-1049 Bruxelles (Belgium)

Mr. George Kremlis
Head of Unit DG ENV – A3 EC
Avenue de Beaulieu n. 5
1160 Bruxelles (Belgium)

Oggetto: Procedura VIA sul progetto della nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia – Trieste. Osservazioni sulle integrazioni/risposte fornite da RFI/Italferr alle domande del Ministero dell'Ambiente e rinnovata richiesta di archiviazione del progetto per palese violazione delle Direttive 92/43/CE, 147/09/CE e delle norme di recepimento nazionali.

1. Premessa

Da anni il WWF segnala agli enti in indirizzo che il progetto in oggetto provocherebbe un elevato impatto ambientale, oltre a caratterizzarsi per vistose anomalie procedurali (omessa evidenza pubblica in alcune fasi del progetto – cfr. nota della scrivente associazione prot. 107/B.5.1, dd. 8/8/2013 – spezzettamento/*splitting* del medesimo in più procedure, senza una visione complessiva degli impatti derivanti dalle opere in fase sia di cantiere sia di esercizio, insufficiente Valutazione di Incidenza, ecc.).

Si ritiene pertanto quanto mai opportuno segnalare – seppur sinteticamente – le principali criticità nuovamente rilevate anche nelle risposte/integrazioni, fornite da RFI/Italferr ai quesiti formulati dal Ministero dell'Ambiente, Commissione Tecnica VIA – VAS.

Si fa presente che **l'incidenza negativa del progetto sui siti della Rete Natura 2000** (come già evidenziato nelle osservazioni della scrivente associazione inviate il 21/2/2011, prot. 22/B.5.5 e nelle successive integrazioni del 18/4/2011, prot. 66/B.5.5) è a nostro avviso **certa, irreversibile e non mitigabile e/o compensabile** e che i dettami delle Direttive comunitarie 92/43 e 147/09 ribadiscono **il principio di prevenzione e di precauzione, ovvero, anche in caso di dubbio e non di certezza di incidenza negativa, si deve respingere il progetto per evitare il danno possibile al sito.**

Inoltre **il progetto è cofinanziato con fondi europei** e tale aspetto è a nostro avviso da tenere in debita considerazione, in virtù del fatto che non è ammissibile che con fondi comunitari venga alterato/compromesso un sito che l'Unione Europea – nel processo legislativo che ha portato alla creazione della Rete Natura 2000 – vuole che venga tutelato, soprattutto se per compiere ciò, vengono forniti studi incompleti e contraddittori, in violazione dell'art. 5 comma 3 del DPR



WWF for a living planet®

357/1997 e s.m.i., ovvero privi di una Valutazione di Incidenza secondo quanto richiesto dall'Allegato G del sopraccitato decreto.

2. Osservazioni

2.1. Sullo studio trasportistico

In merito allo studio trasportistico fornito dal proponente, si osserva che lo stesso non è di grande qualità. Si basa infatti su una descrizione piuttosto imprecisa della situazione attuale: ad esempio risulta (base dati Alpinfo) che il traffico ferroviario merci a Tarvisio sia stato nel 2010 di 6,4 Mt, e non di 8,9 Mt come indicato nello studio; nel contempo la strada ha portato 15, e non 20 Mt.

Inoltre, le proiezioni di traffico non sono molto documentate nelle ipotesi di partenza, cosa che rende difficile giudicare i risultati, i quali appaiono fortemente squilibrati a favore dei valichi austriaci (+ 39 - 56% a seconda degli scenari da qui al 2030, con prosecuzione a tassi più o meno costanti sino al 2050) rispetto a quelli sloveni (+ 3 - 22% nel periodo 2010-2030, con successiva accelerazione, insufficiente però a recuperare i tassi austriaci); ciò evidentemente favorisce il corridoio Baltico-Adriatico rispetto a quello Mediterraneo.

Nonostante queste premesse, comunque piuttosto ottimistiche, le verifiche condotte sulla capacità della rete evidenziano che problemi di saturazione si pongono in prospettiva relativamente ravvicinata soltanto presso bivio S. Polo (prima del 2020), nel nodo di Venezia, sulla Udine-Cervignano (intorno al 2025) ed in parte anche sulla Pordenone-Udine, mentre la tratta Portogruaro-Cervignano continua a presentare margini consistenti sin verso il 2035. Questo risultato è molto simile a quello ottenuto dall'ing. Andrea Debernardi a supporto dello studio "*Lineamenti strategici per lo sviluppo della rete ferroviaria del Friuli Venezia Giulia*" (giugno 2008), e dovrebbe essere utilizzato a supporto della priorità attribuita al raddoppio della Udine-Cervignano ed al quadruplicamento della (Cervignano)-bivio S. Polo-bivio Aurisina.

Tuttavia, almeno per quanto riguarda la tratta Portogruaro-Ronchi, in molti punti lo studio trasportistico appare "scollato" rispetto alle scelte progettuali, che presentano diverse incongruenze anche importanti con lo schema di fasaggio emergente dalla verifica di saturazione progressiva della rete. In sostanza non è giustificata, anche dallo studio trasportistico in questione, la scelta progettuale fondamentale, cioè la realizzazione di una nuova linea AV/AC ad elevate prestazioni da Venezia sino a Trieste.

2.2. Sull'analisi costi-benefici

L'analisi costi-benefici fornita dal proponente presenta il "solito" errore presente in tutte le analisi svolte da RFI viste finora (d'altronde l'errore è presente nelle loro stesse linee guida...).

Esso riguarda la stima dei "Benefici da Risparmi di costi veicolari", che rappresenta di gran lunga il maggiore beneficio stimato.

In pratica viene applicata ad ogni tonnellata di merce, che utilizzerebbe la modalità stradale invece di quella ferroviaria in assenza del progetto, la differenza di costi operativi tra le due modalità: questo modo di procedere è sbagliato (poiché ignora completamente il concetto di "costo generalizzato di trasporto", fatto dalla somma di tempi e costi) ed è molto favorevole all'alternativa di progetto.

D'altra parte l'analisi sembra ignorare - questa volta paradossalmente a sfavore del progetto - qualsiasi beneficio legato alla possibile saturazione della linea esistente.

Si ritiene che, in considerazione dell'elevata specializzazione necessaria per un'analisi costi-benefici e dell'importanza decisiva della medesima per la valutazione sull'opportunità di realizzare opere



for a living planet®

pubbliche di elevatissimo costo, l'analisi prodotta dal proponente andrebbe sottoposta ad attenta revisione critica da parte di un competente organo "terzo".

2.3. Sulla valutazione di incidenza e gli aspetti naturalistici

Già quanto si afferma nell'elaborato RG SA090X è sufficiente, ad avviso della scrivente associazione, per comprendere come le gravissime carenze conoscitive possano compromettere – senza poter porre rimedio alcuno – i delicatissimi sistemi idrici che a loro volta determinano la vita o la scomparsa di habitat, specie vegetali e animali, moltissime delle quali omesse completamente negli studi che accompagnano il progetto in oggetto.

Si legge infatti, a pag. 16 che:

“Per quanto riguarda tendenzialmente la parte terminale della nuova linea AV/AC, che si sviluppa prevalentemente in sotterraneo, va segnalato l'attraversamento di Calcari altamente carsificabili e carsificati, con alta probabilità di incontrare vuoti anche significativi. L'attraversamento di quest'area costituisce senz'altro l'elemento di maggiore criticità dell'opera in esame, non solo in ragione delle potenziali interferenze del tracciato, ma anche per la fase di costruzione”.

Questa affermazione dimostra inequivocabilmente che vi sono aspetti progettuali non indagabili e/o indagati a sufficienza, e tale mancanza di approfondimento si ripercuote a catena sugli aspetti ambientali che da essi dipendono.

Non bisogna infatti dimenticare che il carsismo è l'elemento fisico di base di gran parte del territorio interessato dal progetto e che esso possiede caratteristiche fisiche particolarissime, compresi percorsi idrici sotterranei anche per lunghezze notevoli, alla base delle caratteristiche biologiche del sito della Rete Natura 2000, che trova poi espressione nella sua incredibile e preziosissima biodiversità.

Da questa breve considerazione nasce inevitabilmente forte preoccupazione nel constatare come l'indagine sugli aspetti ambientali sia ugualmente superficiale ad una attenta lettura.

Non è sufficiente infatti affermare che non è stata riscontrata la presenza della specie vegetale X o Y (ancorché non si fornisca la metodologia di ricerca, il periodo, il numero di sopralluoghi, le aree indagate, in considerazione del fatto che ogni specie ha un suo periodo vegetativo e alcune addirittura, per diversi fattori legati al clima, possono anche non svilupparsi per un anno o più), né affermare che l'habitat prioritario o no che sia, sarà sì impattato, ma trattasi solo del 0,000006 % e cifre simili.

Non basta per il semplice fatto che nulla viene detto su quali potrebbero essere gli effetti derivanti dall'intercettazione e modifica conseguente dei flussi idrici sotterranei e superficiali, su come le falde potrebbero essere alterate, abbassate, deviate o estinte e come ciò si ripercuota a catena, inevitabilmente e indiscutibilmente su tutto ciò che, protetto o no, prioritario o no che sia, vive nel sito per parte del suo ciclo biologico o per tutto tale ciclo.

Basta scorrere i formulari dei due siti Natura 2000 (SIC IT IT3340006 “Carso triestino e goriziano” e ZPS IT3341002 “Aree carsiche della Venezia Giulia”), per rendersi conto di quale sia l'immane ricchezza di entrambi e come già la presenza/interferenza antropica possa essere di per sé un fattore di pressione al quale è assolutamente da evitare che se ne aggiungano altri, come nuovi cantieri, nuovi viadotti, nuove gallerie, nuove escavazioni, nuovi prelievi idrici, nuove frammentazioni di habitat e nuovi pericoli (è fuor di dubbio che un treno della TAV non sia esente da incidenti con la fauna, giusto per dirne una).



WWF for a living planet®

E' del resto evidente la mancanza di una visione complessiva, laddove a pag. 9 del medesimo elaborato si legge che:

“Per quanto riguarda la selezione degli impatti (fase di valutazione), sono stati discriminati gli impatti significativi da quelli non significativi. Per impatti non significativi si intendono quegli impatti che, pur verificandosi, non superano la soglia costituita dal normale campo di variazione di una componente ambientale in assenza di elementi di perturbazione”

quindi viene esclusa la perturbazione che già insiste sui siti, e questa esclusione porta inevitabilmente ad avere - secondo l'estensore del documento - una lista di impatti non significativi di gran lunga più ampia di quella che si avrebbe senza esclusione.

Poco o nulla rassicurano gli interventi di mitigazione, a fronte di lavori che, ove realizzati, saranno perenni, e a fronte di una cantieristica di indiscutibile impatto: viabilità di cantiere, prelievi idrici, movimentazione materiale (incluso lo smarino), dispersione di polveri e/o inquinanti, e per quanto si venga rassicurati sulla tutela delle singole essenze arboree marginali (con azioni atte a prevenirne il danneggiamento sia radicale che dendritico) e di un maquillage che farebbe dimenticare che sia passata la mano dell'uomo, è chiaro che vi sono aspetti della cantieristica i quali - non indagati per come avrebbero dovuto e a seguire, correlati alle diverse componenti ambientali (tutte) - hanno con certezza impatto sul sito e non sarà il fine lavori a decretarne il ripristino funzionale per come natura vorrebbe (e norme comunitarie e nazionali imporrebbero).

Inutile soffermarsi ulteriormente, l'acqua e ciò che interferisce con essa in ogni modo, è dirimente in un sistema ambientale che da questo elemento trae vita.

Si aggiunge solo che non si possono assolutamente condividere le affermazioni relative agli habitat prioritari interferiti. Si legge, a pag. 28 dell'elaborato **RG SA350X**:

“Va comunque segnalato che l'habitat dei Pavimenti calcarei presenta estensioni notevoli all'interno del Sito Natura 2000. Si può ragionevolmente considerare che un'eventuale sottrazione di habitat, da parte dell'area tecnica in oggetto possa essere dell'ordine di circa lo 0,05% rispetto alla superficie totale, per quanto riguarda l'habitat prioritario dei “Pavimenti calcarei”.

Concetto ribadito e ampliato a pag. 29:

*“Nella **Errore**. **L'origine riferimento non è stata trovata.**, viene messa in evidenza la potenziale interferenza della linea AV/AC con il SIC/ZPS, in corrispondenza dell'interconnessione di Aurisina (pk 22+000 circa), dove è prevista la realizzazione della GA16, di un'area di sosta dei mezzi di soccorso e di una nicchia tecnologica.*

La sovrapposizione cartografica permette di evidenziare la potenziale interferenza dell'opera in progetto con una porzione molto limitata di due habitat di interesse comunitario, ovvero i “Pavimenti calcarei”, habitat prioritario, e le “Praterie aride submediterraneo-orientali (Scorzoneretalia villosae)”; è inoltre interessato un frammento di habitat non di interesse comunitario, ovvero l'”Ostrio-querceto del Carso”.(La parte in grassetto in alto è per come è stata estrapolata dal documento originario)



for a living planet®

E a pag. 37 del medesimo elaborato:

3.3.3 Risoluzione delle interferenze rilevate

“Dal sopralluogo effettuato, che peraltro conferma la perimetrazione degli habitat così come definiti dalla Carta degli habitat del FVG, non si esclude che alcuni tratti del progetto della nuova linea AV/AC possano parzialmente collocarsi all'interno di habitat prioritari e/o di interesse comunitario, in particolare dell'habitat prioritario dei “Pavimenti calcarei” e dell'habitat di interesse comunitario delle “Praterie aride sub mediterraneo orientali (Scorzoneretalia villosae)”.

Va comunque segnalato che gli habitat sopra menzionati presentano estensioni notevoli all'interno dei Siti Natura 2000. Si può ragionevolmente considerare che un'eventuale sottrazione di habitat, da parte della nuova opera in progetto, possa essere dell'ordine di circa mezzo punto percentuale (0,6%) rispetto alla superficie totale, per quanto riguarda l'habitat prioritario dei “Pavimenti calcarei” e di circa lo 0,006% sul totale, per l'habitat delle “Praterie aride sub mediterraneo orientali (Scorzoneretalia villosae)”.

Tale affermazione, basata su un pensiero “ragionevole” (sul quale si dissente), ovvero che l'eventuale sottrazione di habitat (..) alla luce di scarse percentuali rispetto alle superfici esistenti sia ininfluente, è priva di senso: manca completamente la valutazione delle condizioni di tale habitat nel complesso della rete Natura 2000, valutazione che viene omessa. Infatti, manca la valutazione sulla “complementarietà con altri piani e/o progetti” (come richiede l'allegato G al DPR 357/1997 e smi) e manca una verifica del reale stato di salute di questi habitat nel sito e in altri siti. E' bene ricordare anche che questo stesso sito subisce pressioni antropiche elevate, le quali nel caso specifico non vengono valutate come fattore da aggiungersi, ma come fattore che elide eventuali nuovi aggravii derivanti da questo progetto.

Per quanto concerne gli habitat non prioritari (foreste a Pino Nero), si rammenta che anche gli habitat non prioritari possono essere di fondamentale importanza per specie prioritarie. Un esempio per tutti, anche se riferito a specie non presenti nel Friuli Venezia Giulia, riguarda la rara Aquila del Bonelli, che predilige come prede i conigli i quali – com'è noto – non sono necessariamente legati ad habitat prioritari (nel caso specifico il codice 6220) ma anche ad habitat agricoli, antropizzati, o cosiddetti pionieri. Una contrazione di habitat anche banali o comunque non prioritari, porterebbe inevitabilmente ad una contrazione delle prede principali di una specie che oltre ad essere in allegato I della Direttiva Uccelli è anche SPEC 1 e soggetta a molteplici norme di tutela internazionali che per brevità omettiamo. Lo stesso può dirsi per alcune specie in formulario dei due siti interessati direttamente e indirettamente dalle opere previste, il cui elenco è infinitamente lungo e interessantissimo e coinvolge gli uccelli, i mammiferi, i rettili, gli insetti. Ciascuno con la sua nicchia trofica non obbligatoriamente connessa ad habitat prioritari e il cui legame eventuale, trofico o no che sia, non è minimamente indagato in alcuno studio né risposta al Ministero.

Quindi, anche l'eventuale ipotesi di spostamento di parte del tracciato che allo stato attuale interferisce con l'habitat prioritario del “pavimenti calcarei”, non cambia nulla rispetto all'impatto complessivo e significativo delle opere sui siti protetti dalle norme comunitarie, alla luce della mancata indagine sui reali effetti di ogni aspetto del progetto in tutte le sue ramificazioni e tempistiche (cantiere, esercizio) sulle diverse componenti ambientali, come evidenziato in questo sintetico documento.

Per quanto si possa venire rassicurati da quanto si afferma sempre a pag. 37, ovvero che spostando alcuni tracciati si eviterebbe l'interferenza con gli habitat prioritari e quindi tale interferenza



for a living planet®

potrebbe “ritenersi bassa”, come si legge a seguire, rimane indiscutibile e gravoso l’impatto sul sito per quanto già evidenziato sopra:

“Sostanzialmente, l’ipotesi di variante prevede lo spostamento planimetrico del tracciato, compatibilmente con i vincoli funzionali (interconnessioni, pendenze) e, di conseguenza, delle relative aree di cantiere (si veda anche risposta al punto 4 della richiesta di integrazione). Questa modifica permette di allontanare in modo significativo i due tratti di galleria artificiale e i relativi imbocchi dalle aree con presenza di habitat prioritari.

L’ipotesi alternativa permetterebbe di limitare ulteriormente l’occupazione di aree appartenenti all’habitat di interesse comunitario delle “Praterie aride sub mediterraneo orientali (Scorzoneretalia villosae)” ed eliminare del tutto la sottrazione dell’habitat prioritario dei “Pavimenti calcarei”.

Alla luce delle nuove ipotesi formulate, l’interferenza sulla componente vegetazione potrà ritenersi bassa”.

Intanto l’ipotesi di variante è subordinata a verifiche di tipo tecnico certamente rilevanti (interconnessioni e pendenze), inoltre è e rimane, fino ad allora, un’ipotesi appunto, quindi che “possa ritenersi bassa” è ancora tutto da vedere.

La costante frammentazione sia del progetto sia dell’analisi dei suoi possibili, probabili e/o certi impatti impedisce di capire che quanto sopra andrebbe a collegarsi con altri tronconi e altri impatti, come si legge a pag. 39 quando si parla del GA18:

“La sovrapposizione di quest’ultimo elemento progettuale con il Sito Natura 2000 evidenzia l’interferenza con due habitat di interesse comunitario, ma non prioritari: i Prati da sfalcio di bassa quota (Alopecurus pratensis, Sanguisorba officinalis) e le Praterie aride sub mediterraneo-orientali (Scorzoneretalia villosae), e con due habitat non di Direttiva: gli “Ostrioquerceti del Carso” e i “Querceti su suoli colluviali e terre rosse del Carso”

Il concetto della presunta (e per nulla “ragionevole”) irrilevanza degli impatti sui diversi habitat viene ribadito a pag. 45:

“Va comunque segnalato che gli habitat sopra menzionati presentano estensioni notevoli all’interno dei Siti Natura 2000. Si può ragionevolmente considerare che un’eventuale sottrazione di habitat, da parte della nuova opera in progetto, possa essere dell’ordine di circa lo 0,004% sul totale, per l’habitat delle “Praterie aride sub mediterraneo orientali (Scorzoneretalia villosae)” e di circa lo 0,007% sul totale per i “Prati da sfalcio di bassa quota (Alopecurus pratensis, Sanguisorba officinalis)”.

Tocca pertanto ribadire a nostra volta che manca la reale valutazione della condizione attuale del sito a fronte della già presente pressione antropica, che manca una valutazione “congiuntamente ad altri piani e/o progetti”, che manca la reale analisi di ciò che comporterebbe l’opera per intero, sia in fase di esercizio sia di cantiere, su tutte le componenti ambientali e non in modo frammentato e parziale, come è stato invece fatto, peraltro omettendo nella valutazione la componente idrica superficiale e sotterranea e tutte le importantissime ripercussioni che si avrebbero in caso di alterazione/compromissione/deviazione/distruzione di essa.

Il ministero pone la seguente domanda (elaborato RH SA360X):



for a living planet®

In relazione alle misure di mitigazione riportate nel Quadro di Riferimento Progettuale, si richiede di:

a) Integrare il piano degli interventi nei siti di interesse naturalistico, con particolare riguardo agli ambiti fluviali per i quali è prevista la costruzione di viadotti

e viene individuata come unica presenza fluviale di un certo rilievo l'ARIA n.19, nonché Riserva Naturale Regionale e Zona Umida del Fiume Isonzo, per la quale la risposta – per come deduciamo noi dai termini utilizzati - riguarda esclusivamente gli aspetti estetici:

“Sinteticamente si ricorda che il viadotto è stato migliorato esteticamente mediante gli interventi di mitigazione previsti per tutte le travate metalliche a via inferiore. Per un dettaglio delle opere sopracitate si rimanda ai seguenti elaborati: L346 01 R 09 PZ SA060X 001 A - “Viadotto Isonzo tav. 1 di 2 dal km. 44+520 al km. 45+265 – pianta, prospetto e sezione trasversale impalcati metallici a via inferiore” e L346 01 R 09 PZ SA060X 002 A - “Viadotto Isonzo tav. 2 di 2 dal km. 44+520 al km. 45+265 – pianta, prospetto e sezione trasversale impalcati metallici a via inferiore”.

Che vi siano migliorie estetiche, poco importa all'ambiente, e si presume che il senso della domanda posta dal Ministero fosse ben diverso da questioni di maquillage.

Nell'elaborato **RH SA370X** invece si viene assicurati che non vi sarà interferenza diretta e indiretta su habitat individuati dalla stessa Regione:

“Sulla base dell'inventario prodotto dalla Regione FVG è stata verificata la presenza di prati stabili (normati dalla L.R. 9/2005 “Norme regionali per la tutela dei prati stabili naturali” e smi) nel territorio interessato dalla realizzazione dell'opera: dalla sovrapposizione geografica dei prati stabili con il tracciato in progetto e con il sistema di cantierizzazione previsto (aree e piste/viabilità di cantiere), è emerso che non sussiste alcuna interferenza diretta o indiretta. Non si ritiene pertanto necessario prevedere misure di salvaguardia, ripristino o compensazione”.

Si desidera far notare che, in merito ai cantieri, si parla solo di aree e piste e viabilità, ma nulla in merito ai fabbisogni idrici, i quali pure si ritiene siano estremamente ingenti a fronte di opere che richiedono tale elemento naturale come base indispensabile per le attività da svolgersi. Nulla viene approfondito sulle distanze tra la cantierizzazione e il tracciato di progetto e come questo possa influire sull'habitat (e a seguire le specie) individuato dalla L.R. 9/2005.

3. Conclusioni

Le incongruenze segnalate sopra rispetto allo studio trasportistico e gli errori macroscopici rilevati nell'analisi costi-benefici, sarebbero già di per sé sufficienti a giustificare la **richiesta di archiviazione del progetto**, ma giova sottolineare altresì le gravi carenze per ciò che concerne gli aspetti naturalistici.

Appare del tutto evidente, infatti, non soltanto che la realizzazione del progetto comporterebbe non solo una reale frammentazione di habitat, prioritari e non, a seguito delle opere previste (anche laddove viene proposto uno spostamento qualora compatibile con le esigenze tecniche), ma si



for a living planet®

constata anche una grave frammentazione delle informazioni fornite, peraltro in modo assolutamente incompleto e fuorviante.

Sono state evidenziate, nei paragrafi precedenti, le carenze più eclatanti riscontrate in alcune delle risposte fornite al Ministero dell'Ambiente, e non ci si dilunga oltre, ma preme ricordare che l'obiettivo della Rete Natura 2000 è (era? sarebbe?) quello di mantenere in un buono stato di conservazione i siti, garantendone il raggiungimento degli obiettivi per i quali sono (erano? sarebbero?) stati istituiti.

Si ricorda anche che vi è un obbligo di tutela e che piani/progetti/attività possono essere consentite solo dopo aver espletato una corretta procedura di Valutazione di Incidenza, secondo quanto richiesto dall'Allegato G del DPR 357/1997 che, alla luce di quanto letto ad oggi in merito al progetto, è stato invece quasi completamente omesso. Abbiamo già evidenziato in più fasi del progetto le numerosissime carenze che, si conferma, permangono anche nelle risposte al Ministero dell'Ambiente.

Approvare un siffatto progetto sulla base di informazioni fortemente carenti, che impediscono di avere reale contezza dell'incidenza sui siti, significa violare la normativa vigente e incorrere in una possibile procedura di infrazione.

Inoltre il progetto è cofinanziato dall'Unione Europea ed eventuali violazioni alle direttive da essa emanata potrebbero far revocare i finanziamenti.

Si ribadisce pertanto la richiesta di archiviazione del progetto, sia per i gravi impatti di questo sui siti protetti ai sensi delle Direttive europee - e per i quali il Governo italiano ha obbligo di tutela - sia perché lo stesso è supportato da non corretta Valutazione di Incidenza.

La scrivente associazione ritiene infatti assurdo e **del tutto ingiustificabile l'“accanimento terapeutico” nel voler continuare la procedura VIA sul progetto RFI – Italferr della nuova linea AV/AC Venezia – Trieste**, per le ragioni ampiamente illustrate nel presente documento come nelle citate precedenti osservazioni prodotte dal WWF nel 2011 e nel 2012.

Per nulla irrilevante appare altresì il fatto che considerazioni analoghe siano contenute nei pareri – quasi tutti totalmente negativi- espressi sul medesimo progetto dagli enti locali coinvolti e nelle proposte elaborate dallo stesso Commissario Straordinario governativo per la linea ferroviaria Venezia (Mestre) – Trieste, arch. Bortolo Mainardi. Il semplice buon senso del resto dovrebbe essere sufficiente per rendersi conto dell'insostenibilità socio-economica oltre che ambientale del progetto di RFI – Italferr e concludere che, anziché spendere 7,8 miliardi di Euro (più IVA) per un'infrastruttura che richiederebbe un quarantennio per essere completata (e soltanto dopo l'eventuale completamento potrebbe, forse, produrre qualche effetto), è assai preferibile intervenire sui “colli di bottiglia” e sull'ammodernamento delle linee esistenti, in un approccio per fasi successive che consentirebbe – a costi di un ordine di grandezza inferiore e con impatti ambientali enormemente minori, di ottenere risultati tangibili in tempi brevi, sia per quanto concerne l'aumento della capacità di trasporto merci, sia in termini di velocizzazione del traffico passeggeri.



for a living planet[®]

Riservandosi di produrre eventuali nuovi elementi in merito agli elaborati in questione, si confida in un'attenta considerazione per quanto esposto e si porgono i più distinti saluti

Roberto Pizzutti
Presidente WWF Friuli Venezia Giulia

Perrone Raffaele

Da: friuliveneziagiulia wwf italia [friuliveneziagiulia@cert.omitech.it]
Inviato: lunedì 21 ottobre 2013 14.52
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: Procedura VIA sul progetto della nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste.
Osservazioni sulle integrazioni/risposte fornite da RFI/Italferr
Allegati: 2013.21.10 Osservazioni VIA linea Ferroviaria AVAC Venezia Trieste.pdf

Si trasmette in allegato le osservazioni sulle integrazioni/risposte fornite da RFI/Italferr alle domande del Ministero dell'Ambiente e rinnovata richiesta di archiviazione del progetto per palese violazione delle Direttive 92/43/CE, 147/09/CE e delle norme di recepimento nazionali.

Distinti Saluti
Gianluca De Vido