



**OGGETTO: Osservazioni all'istanza di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) sul progetto preliminare della “Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste. Tratta Aeroporto Marco Polo – Portogruaro” ai sensi dell'articolo 36 del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n.152**

Vista la delibera del Consiglio Direttivo dell'Associazione di Promozione Sociale “Ferrovie a NordEst” n.3 del 16 agosto 2012,

con riferimento alla ripubblicazione dell'avviso di deposito dell'elaborato relativo al “Sistema Conoscitivo Unitario dei quattro tracciati di progetto” della “Nuova Linea AV/AC Venezia - Trieste. Tratta Aeroporto Marco Polo – Portogruaro” occorsa in data 20 giugno 2012 sui quotidiani a diffusione nazionale e locale “Il Sole 24 Ore”, “Il Piccolo” e “Il Gazzettino”,

esaminata la documentazione inerente all'istanza di cui sopra pubblicata sul sito web del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare,

il sottoscritto [REDACTED], nato a [REDACTED] il [REDACTED], residente in [REDACTED], in qualità di Presidente della scrivente Associazione avente sede in [REDACTED] a Quarto d'Altino (VE), formula le seguenti

## **OSSERVAZIONI**

## S O M M A R I O

<b>1) Finalità e attività dell'Associazione</b>	<b>pag. 3</b>
<b>2) Inquadramento storico del progetto</b>	<b>pag. 3</b>
<b>3) Il ricorso presso la Corte Europea dei Diritti dell'Uomo</b>	<b>pag. 4</b>
<b>4) Studio di Impatto Ambientale – Sistema Conoscitivo Unitario: relazione generale. Rilievi puntuali</b>	<b>pag. 6</b>
4.1) Premesse dell'opera	pag. 6
4.2) Componente atmosfera	pag. 11
4.3) Componente ambiente idrico	pag. 12
4.4) Componente suolo e sottosuolo	pag. 14
4.5) Componente vegetazione, flora e fauna	pag. 17
4.6) Componente ecosistemi	pag. 17
4.7) Componente rumore	pag. 18
4.8) Componente vibrazioni	pag. 19
4.9) Componente paesaggio	pag. 19
4.10) Conclusioni	pag. 21
<b>5) Studio di Impatto Ambientale – Sistema Conoscitivo Unitario: relazione generale. Rilievi generici</b>	<b>pag. 21</b>
<b>6) La figura del Commissario straordinario all'asse ferroviario Venezia-Trieste</b>	<b>pag. 23</b>
<b>7) Conclusioni</b>	<b>pag. 23</b>

## **1) Finalità e attività dell'Associazione**

L'Associazione, nata nel novembre 2010 e attiva nel Triveneto, soprattutto fra le province di Venezia, Padova e Vicenza, si occupa di promuovere l'uso del treno come mezzo di trasporto. Tra le sue finalità vi è quella di "promuovere ogni azione diretta a sollecitare l'adozione di provvedimenti legislativi, amministrativi e finanziari per il miglioramento dell'esercizio ferroviario" (Vedi articolo 3, comma 3, paragrafo c, dello Statuto dell'Associazione del 17 novembre 2010).

Nel corso degli ultimi mesi l'Associazione è stata chiamata da alcune amministrazioni locali a fornire attività di consulenza (sempre a titolo non oneroso) in merito a diversi aspetti della mobilità ferroviaria. In particolare, negli ultimi mesi l'attività di consulenza richiesta è stata prevalentemente rivolta ad approfondire due grandi progetti interessanti i territori del Veneto orientale e del basso Friuli Venezia Giulia, ovvero prima il progetto della nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste divenuto poi noto al pubblico come "tracciato litoraneo", in seguito l'ipotesi di quadruplicamento della linea ferroviaria Venezia-Trieste in affiancamento alla linea storica.

Una stretta collaborazione si è instaurata con l'amministrazione comunale dove ha sede l'Associazione, ovvero Quarto d'Altino, dapprima intesa come partecipazione in qualità di relatori in incontri pubblici volti a informare la popolazione e in seguito culminata con l'assistenza nell'estensione di due delibere di Consiglio Comunale discusse e approvate nella seduta del 7 agosto scorso, nelle quali veniva espressa la posizione del Comune in merito ai due progetti sopra citati, limitando le proprie considerazioni solamente a quanto attiene il territorio comunale, senza entrare nei dettagli delle singole opere nella loro interezza.

All'interno di questo contesto, l'Associazione ha ritenuto opportuno tuttavia dover formulare le proprie osservazioni in merito al progetto nella sua interezza, non considerando solamente l'impatto che deriverebbe sull'ambiente e sul territorio a seguito della realizzazione dell'opera, ma analizzando e comparando eventuali bilanci costi/benefici sulla base del modello d'esercizio previsto una volta che l'opera entrerà a regime.

## **2) Inquadramento storico del progetto**

Con nota n. 260407/45.04 del 15/04/2004, la Regione del Veneto ha manifestato la propria disponibilità ad anticipare i fondi necessari a redigere la progettazione preliminare della nuova linea ferroviaria "Alta Capacità – Alta Velocità Venezia – Trieste" nel tratto compreso tra il nodo di Venezia – Mestre e il fiume Tagliamento; tale disponibilità si è poi concretizzata, previa la D.G.R. n. 3161 del 25/10/2005, nella sottoscrizione di una specifica Convenzione con RFI, in data 18/11/2005, con la quale la Regione ha assunto, a proprio carico, quale anticipazione di spesa, una quota dei fondi necessari per la progettazione preliminare della tratta veneta della nuova linea; per parte sua RFI si è impegnata, sempre con tale Convenzione, a sviluppare, d'intesa con la Regione, la suddetta progettazione preliminare.

RFI ha quindi dato avvio alle attività di progettazione, pervenendo ad uno studio di prefattibilità delle possibili alternative di tracciato, le quali sono state illustrate alla Regione nel corso di un incontro tenutosi a Mestre il 27/03/2006. Successivamente con la D.G.R. n. 1816 del 13/06/2006 la Regione del Veneto ha ritenuto di dover fornire alcuni elementi di indirizzo per lo sviluppo della progettazione, con particolare riferimento alla localizzazione di eventuali tratti della nuova linea in affiancamento alla autostrada A4; sempre su tale problematica, la D.G.R. n. 1083 del 17 aprile 2007 ha fornito ulteriori elementi di indirizzo a RFI per uno sviluppo della progettazione, che tenga

conto anche di quanto previsto nel progetto definitivo per la realizzazione della terza corsia dell'autostrada A4 nel tratto Quarto d'Altino-Tagliamento.

A ottobre 2010, a seguito di una interrogazione parlamentare firmata dall'onorevole Rodolfo Viola, l'allora viceministro alle Infrastrutture Roberto Castelli annunciava che RFI stava procedendo secondo i tempi previsti alla redazione del progetto preliminare da terminare entro la fine dell'anno e descriveva a grandi linee quello che si sarebbe poi rivelato il tracciato divenuto poi noto al pubblico come "litoraneo".

In data 01/12/2010 si è tenuto un tavolo di lavoro sulla TAV promosso dalla Presidente della Provincia di Venezia alla presenza dell'assessore alla mobilità della Regione del Veneto e di diciannove Sindaci dei territori interessati; dagli incontri è emerso quale minimo comune denominatore che tale linea ferroviaria – che si propone di collegare Venezia a Trieste e connettere il Triveneto all'Europa e al Mediterraneo – diventa insieme una opportunità e una priorità per il nord-est, che un progetto di tale importanza deve essere concertato con le amministrazioni locali interessate e con i portatori di interessi diffusi, che un'opera di tale peso finanziario ed impatto ambientale deve tenere conto delle ripercussioni che avrà sull'ambiente e sulle zone densamente popolate e urbanizzate.

In data 22/12/2010 viene depositato lo Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) relativo al progetto "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" per tre delle quattro tratte (Mestre-Aeroporto Marco Polo; Aeroporto Marco Polo-Portogruaro; Ronchi dei Legionari-Trieste), mentre lo Studio relativo alla tratta mancante (Portogruaro-Ronchi dei Legionari) viene depositato successivamente, il 30/12/2010.

Con nota n. U.prot CTVA-2011-0004191 del 25/11/2011, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha chiesto al soggetto proponente, cioè Italferr S.p.A., Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, di predisporre un "Sistema Conoscitivo Unico dei Quattro Tracciati di Progetto", ossia "una Relazione che, nel Sistema Unitario, colleghi tra loro i quadri di riferimento programmatico, progettuale ed ambientale e, in particolare, organizzati in modo organico e comparabile (attraverso matrici multicriteria sintetiche) i risultati dei modelli valutativi adottati nei Quattro SIA".

Con successiva nota n. Prot.Com. 44/2011 del 28/11/2011, il Commissario Straordinario per l'Asse Ferroviario Venezia - Trieste ha ribadito la necessità di effettuare una rilettura unitaria degli studi ambientali redatti per le diverse tratte, in modo da poter valutare i potenziali impatti generati dalla realizzazione dell'opera nel loro complesso.

Lo Studio di Impatto Ambientale e in particolare il Sistema Conoscitivo Unitario oggetto di queste osservazioni è il frutto del processo poco sopra sommariamente descritto.

### **3) Il ricorso presso la Corte Europea dei Diritti dell'Uomo**

Si ritiene opportuno sottolineare che la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) è gravata dalla decisione della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo, assunta in data 11/01/2012, in cui si dichiarava ammissibile il ricorso presentato da Legambiente Veneto, LIPU e Comitato "L'altra TAV" (a cui afferiscono il Circolo Legambiente "Pascutto-Geretto", la Confederazione dei Produttori Agricoli di Venezia, la Confederazione Italiana Agricoltori provinciale di Venezia e la Confagricoltura di Venezia) contro il tracciato litoraneo della linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste. Ciò che è stato allora contestato è la nullità del procedimento di V.I.A., di cui il Sistema

Conoscitivo Unitario in oggetto è la prosecuzione, come descritto nella sezione precedente e, in ogni caso, si giudica gravemente viziato ed illegittimo l'intero progetto.

In particolare, il ricorso di cui si sta parlando rilevava alcune mancanze considerate come imprescindibili per il corretto svolgimento della procedura di V.I.A., ovvero:

- ✦ mancanza di presentazione al pubblico del progetto, di pubblicità e informazione col coinvolgimento degli attori locali rilevanti;
- ✦ il deposito dello S.I.A. successivo, e non contestuale, al deposito del progetto preliminare;
- ✦ l'assenza di identificazione, descrizione, confronto e valutazione degli impatti cumulativi;
- ✦ la mancanza di considerazione e valutazione dell'"opzione zero" ovvero il mantenimento, la riqualificazione ed il potenziamento del sistema infrastrutturale esistente e di progetto ed in corso di attuazione (es.: Sistema Ferroviario Metropolitano di Superficie) attraverso l'integrazione della progettualità esistente.

Con rammarico si rileva che il procedimento suppletivo costituito dal Sistema Conoscitivo Unitario, pur avendo potuto costituire un'occasione per andare a sanare tutte le mancanze sopra evidenziate, non risponde in maniera esaustiva a nessuna delle critiche mosse.

Infatti, per quanto riguarda il primo punto persiste la mancanza di presentazione al pubblico del progetto, di pubblicità e informazione col coinvolgimento degli attori locali rilevanti. Non risulta che le tavole progettuali e le relazioni relative all'opera siano consultabili, se non in forma cartacea, in luoghi difficilmente raggiungibili e accessibili al comune pubblico quali le sedi dei Ministeri, a Roma, distante dai luoghi di realizzazione della ferrovia, e le sedi delle Regioni, nei capoluoghi. La pubblicità si è finora limitata a quanto dettato dalla legge e ogni ulteriore iniziativa di pubblicità è stata intrapresa indipendentemente da singole amministrazioni. L'informazione risulta in alcuni contesti carente e contraddittoria: ad esempio, nell'avviso di deposito della documentazione si fa riferimento alla disponibilità presso la sede della Regione del Veneto – Unità Complessa di Valutazione di Impatto Ambientale; tuttavia nel sito internet relativo a tale ufficio (<http://www.regione.veneto.it/Ambiente+e+Territorio/Ambiente/VIA/>), alla data del 16/08/2012, non risulta presente alcuna documentazione, né nella sezione relativa ai progetti soggetti a V.I.A. nazionale presentati nel 2012, né tantomeno come integrazione alla documentazione dei singoli progetti presentati nel corso del 2010, e ciò costituisce chiaramente un ostacolo al principio di trasparenza e partecipazione proprio della Pubblica Amministrazione.

In merito al deposito dello Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) successivo, e non contestuale, al deposito del progetto preliminare, la situazione del dicembre 2010 è chiaramente non più sanabile. Tuttavia, ancora una volta, in occasione del deposito del Sistema Conoscitivo Unitario, è stato commesso un errore analogo in quanto, oltre alla Relazione generale, è stata presentata una cartina (Appendice A) assolutamente illeggibile e non significativa e che comunque non è atta a costituire elemento rappresentante la progettualità dell'opera.

Limitatamente al terzo punto, ci si sarebbe aspettato che il Sistema Conoscitivo Unitario in discussione avesse rappresentato una sintesi organica dei contenuti dei progetti preliminari e dei correlati Studi di Impatto Ambientale già prodotti nel 2010, in cui venisse evidenziato l'impatto cumulativo dell'opera. Invece, è stata eseguito un mero sommario della documentazione prodotta per le diverse tratte, con risultati talvolta grotteschi come puntualmente spiegato nelle due successive sezioni.

Infine, relativamente alla mancanza di considerazione e valutazione dell'"opzione zero", nel Sistema Conoscitivo Unitario si prende finalmente in considerazione tale ipotesi, ma viene scartata con sufficienza e con argomentazioni carenti poiché tutti gli interventi proposti sono volti a

realizzare un potenziamento incompleto, con misure tali da consentire una maggiore efficienza e regolarità del servizio, ma non in grado di aumentare la capacità della linea, come potrebbero essere, ad esempio, la riorganizzazione del sistema di blocco e del segnalamento sull'intera linea, la risistemazione dei nodi, la realizzazione di posti di comunicazione e precedenza in maniera razionale, sulla base di un modello di esercizio. Modello di esercizio che comunque risulta non sufficientemente approfondito e quindi non in grado di suffragare l'affermazione con la quale si apre l'analisi per cui "i flussi di traffico superano la capacità massima della linea esistente, anche a seguito di tutti gli interventi di potenziamento infrastrutturale possibili".

Si riporta, infine, un'intervista rilasciata dal Commissario straordinario all'asse ferroviario Venezia-Trieste, l'architetto Bortolo Mainardi e pubblicata da "Il Gazzettino" lo scorso 13/08/2012 (<http://www.gazzettino.it/articolo.php?id=213826&sez=NORDEST>). Il Commissario afferma che "con 600 milioni si renderebbe più moderna l'attuale tratta Mestre-Portogruaro-Cervignano, ora utilizzata per solo il 40% della sua potenzialità prevedendo anche la nuova bretella da Mestre all'aeroporto Marco Polo (ma non in galleria: gli 8 km in tunnel costerebbero 772 milioni, i binari in superficie meno della metà); poi si procederà, con dati di traffico aggiornati e certi, a posare, nel caso servissero, i nuovi binari per il supertreno affiancati alla linea storica".

In conclusione, bisogna pertanto ritenere che i rilievi fatti in sede di analisi del ricorso presso la Corte Europea dei Diritti dell'Uomo non siano stati superati e che il procedimento di V.I.A. continui a essere viziato sia nella forma che nella sostanza.

#### **4) Studio di Impatto Ambientale – Sistema Conoscitivo Unitario: relazione generale. Rilievi puntuali**

Nella relazione generale del Sistema Conoscitivo Unitario si rilevano numerosi elementi oggetto di osservazione e che vengono qui di seguito elencati e raggruppati per tematica.

##### 4.1 – Premesse dell'opera

Le premesse generali dovrebbero descrivere sinteticamente lo scopo per il quale si è progettato e si intende realizzare l'opera oggetto dello Studio di Impatto Ambientale. Tuttavia, nel caso della "Nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste", emerge un quadro disorganico e talvolta contraddittorio per cui il contesto entro il quale l'opera dovrebbe andare a collocarsi non viene delineato con precisione. Il progetto della nuova linea ferroviaria sarebbe parte dei corridoi determinati dall'Unione Europea e così definiti:

*Si tratta di corridoi multimodali (strada e rotaia) progettati per facilitare la circolazione dei passeggeri, delle merci ed di altre risorse tra i paesi membri dell'Unione Europea.*

*(pagina 7 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

In primo luogo si vuole sottolineare che l'opera dovrebbe assumere una dimensione multimodale, ovvero coniugare le necessità del trasporto di passeggeri con quelle del trasporto merci. Su questo punto, poi, si fa cenno alle strategie da adottare per raggiungere lo scopo, per esempio "l'eliminazione delle strozzature lungo le grandi linee di trasporto" e "i collegamenti intermodali" che però non vengono successivamente approfondite nell'applicazione. Infatti, non viene indicata alcuna soluzione concreta per quanto riguarda le strozzature, una su tutte il nodo di Portogruaro, dove si prevede l'innesto della linea Treviso-Portogruaro, dimostratasi adduttrice di un discreto traffico merci di attraversamento, mediante solamente un parziale raddoppio del binario negli ultimi

chilometri, tamponando solo parzialmente la criticità del nodo e non costituendo un reale vantaggio. Inoltre, per favorire la multimodalità, non vi è alcun riferimento ai vari scali presenti lungo l'attuale linea storica, se non quello ferroviario di Cervignano che viene collegato alla nuova linea AV/AC, ma non costituendo un reale scambio di vettori; si ignorano invece tutti gli altri interporti, più o meno importanti, dove invece vi è la reale possibilità di interscambiare merci fra più mezzi di trasporto e quindi di integrare i vettori: si pensi a Mestre-Porto Marghera, San Stino di Livenza, Portogruaro, Monfalcone, Trieste Campo Marzio.

In secondo luogo, il progetto andrebbe collocato all'interno di un contesto europeo, ovvero in correlazione con tutti gli altri sistemi di trasporto presenti oltre ai confini nazionali e lo Studio di Impatto Ambientale, sin dalle premesse, sembra tralasciare anche questo aspetto. Banalmente, non si fa minimamente cenno a un altro fondamentale corridoio individuato all'interno dell'Unione Europea e transitante nelle vicinanze, ovvero il Corridoio 1 "Baltico-Adriatico", che passa anche esso per Mestre e con il quale la nuova linea ferroviaria deve necessariamente interagire.

L'opera dunque sembra realizzata in un contesto isolato, come se si dovessero solamente collegare Venezia e Trieste e dunque la valenza e la necessità del progetto non viene assolutamente portata in evidenza, tanto da non avere alcuna ragione di ritenere l'opera di fondamentale realizzazione.

Successivamente, non viene delineato a sufficienza il rapporto di forza tra i flussi passeggeri e i flussi merci sulla nuova linea ferroviaria, essendo così impossibile descrivere un valido modello di esercizio tale da giustificare la costruzione di qualsivoglia due nuovi binari. Sul fronte del traffico merci risulta che:

*L'obiettivo principale del potenziamento della linea Venezia - Trieste è pertanto quello di dare risposta alla crescente domanda di trasporto soprattutto merci, rivolta verso i paesi dell'Est e oggi prevalentemente riversata sulla rete autostradale.*

*(pagina 28 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Se è innegabile il fatto che allo stato attuale delle cose per il trasporto delle merci da e verso i Paesi dell'Est viene preferito il trasporto su gomma rispetto a quello su ferro, si voglia per tradizione consolidata nel settore o per i costi maggiormente competitivi, è altrettanto vero che non esiste alcuno sforzo di politica economica affinché questa tendenza venga invertita. La mancanza di infrastrutture di interscambio, di incentivi e di servizi, come evidenziato anche precedentemente, sta portando i vettori, per mantenere la propria competitività nel settore, a preferire sempre più la gomma al ferro, come dimostrato anche dai dati diffusi dal Ministero dei Trasporti nel Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti ([http://www.mit.gov.it/mit/mop\\_all.php?p\\_id=10589](http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=10589)) in cui si evidenzia una lenta, ma costante emorragia di merci trasportate su ferro a favore della gomma. In mancanza di politiche economiche volte a favorire la ferrovia, che nella Relazione generale non vengono nemmeno accennate o ipotizzate, l'infrastruttura rimarrà completamente inutilizzata e pertanto inservibile.

Proseguendo poi sul fronte del trasporto di passeggeri, si afferma:

*Le prospettive di evoluzione del traffico passeggeri sono più modeste, rispetto alle potenzialità del traffico merci, e quindi sono meno influenti sui fabbisogni di potenziamenti infrastrutturali.*

*(pagina 30 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Da questo punto di vista, dunque, ci si chiede se il modesto incremento prospettato non possa essere assorbito dalla capacità residua della linea che, come dimostrato dal gestore dell'infrastruttura, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., facente parte del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, di cui fa parte anche il soggetto proponente della nuova linea ferroviaria, ovvero Italferr S.p.A., risulta essere saturata al massimo al 75% nelle ore di punta e meno del 50% in altre fasce orarie (vedi anche <http://www.rfi.it/cms/v/index.jsp?vnextoid=6be2d1d01feda110VgnVCM100003f16f90aRCRD>). Proseguendo poi nell'analisi dei flussi di viaggiatori previsti, i dati riferiti a pagina 30 della Relazione generale risultano essere contestabili, sebbene riferiti al 2010. Infatti vengono riportati:

- ▲ 8.000 passeggeri/giorno scambiati tra il Veneto ed il Friuli Venezia Giulia;
- ▲ 2.000 passeggeri/giorno con l'Austria;
- ▲ 500 passeggeri/giorno con la Slovenia.

*(pagina 30 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Supponendo una capacità media di 500 passeggeri/treno, questo significa che la domanda corrisponderebbe a 16 treni tra Veneto e Friuli Venezia Giulia, 4 treni verso l'Austria e 1 treno verso la Slovenia. Tale situazione risulta essere esattamente la situazione di traffico corrispondente ad un qualsiasi giorno feriale del 2010, considerando un coefficiente di riempimento di tutti i treni pari al 90-100% durante tutto l'anno, tutti i giorni, durante tutto l'arco della giornata. Verosimilmente, dunque, non è stato fatto alcuno studio di domanda, ma sono stati solamente estrapolati dati fittizi dalla situazione corrente all'epoca. Inoltre, poiché la Relazione generale è stata verosimilmente elaborata nel corso dei primi mesi del 2012, sarebbe stato quantomai opportuno rivedere i dati di sviluppo del traffico passeggeri alla luce dell'attuale situazione dei collegamenti fra Venezia e Trieste e transfrontalieri verso Austria e Slovenia. Infatti, verso la Slovenia non risulta essere più presente alcun collegamento, essendo stato soppresso con l'orario invernale 2012 anche l'ultimo treno notturno rimasto a transitare dal valico di Villa Opicina, il Venezia-Budapest; sul valico di Tarvisio risulta invece essere rimasto un unico treno notturno Venezia-Vienna, oltre che, eccezionalmente, qualche rinforzo stagionale. Recentemente sono state istituite, su iniziativa privata della Regione Friuli Venezia Giulia, in collaborazione con le ferrovie austriache ÖBB, due coppie di treni transfrontalieri Udine-Villach (Progetto Mi.Co.Tra.), i quali comunque non andrebbero a intaccare i flussi sulla direttrice Venezia-Trieste se non in maniera assolutamente marginale. Inoltre a luglio 2012, Trenitalia S.p.A., facente parte del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, comprendente anche lo stesso soggetto proponente Italferr S.p.A., ha comunicato di voler attuare una prima fase di tagli dei collegamenti comprendenti anche una coppia di treni fra Venezia e Trieste (a cui sarebbero seguite altre due coppie in una successiva seconda fase e altre tre coppie in una terza) nelle fasce orarie di minor afflusso, giustificando tutto ciò con dei tagli sulle risorse finanziarie e con la necessità di non investire su servizi poco richiesti: tutto ciò contrasterebbe con i dati passeggeri poco sopra citati.

Altro elemento che non viene minimamente valutato è l'origine/destinazione dei flussi di passeggeri. Dai dati più recenti che analizzano la mobilità sistemica (vedi <http://statistica.regione.veneto.it/venetoViewer/mobilita.jsp>), così come rilevato anche dagli stessi autori del Sistema Conoscitivo Unitario che scrivono che “il 60 % circa dei flussi extraurbani si concentra su appena il 2% della rete stradale e autostradale”, evidenziano che nel Nordest la maggior parte del traffico si muove dalla periferia verso i due principali poli attrattori, posti alle estremità, ovvero Venezia e Trieste, mentre il flusso fra le due città risulta essere di misura ridotta. Ecco che l'obiettivo indicato di “servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio



adeguati” non può essere minimamente raggiunto perché attraverso la realizzazione di una linea ferroviaria simile, non si risponde alla domanda dei numerosi centri abitati della pianura veneto-friulana che costituiscono un sistema “diffuso” il quale richiede un approccio totalmente differente dai collegamenti veloci punto-punto. La risposta più adatta alle richieste del territorio sarebbe l'attuazione di politiche della mobilità già abbondantemente studiate e analizzate che hanno, sul fronte veneto, il nome di Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR), il cui avvio è previsto fra la fine del 2012 e il giugno del 2013, mentre sul fronte friulano è allo studio un modello simile con poli di riferimento le città di Trieste e Udine. Con la costruzione di una nuova linea ferroviaria AV/AC, gli obiettivi che vengono indicati come strategici per la crescita a livello nazionale, come di seguito riportati, non possono venir raggiunti:

- ^ *Promuovere la mobilità urbana sostenibile e la logistica urbana;*
- ^ *Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche: migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e promuovere modalità sostenibili.*

*(pagina 13 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Un ulteriore elemento di critica che può essere facilmente rilevato nelle premesse generali dell'opera riguarda il rapporto che essa va ad instaurare con le realtà con le quali viene a contatto e in particolare con gli strumenti di pianificazione urbanistica e di tutela del territorio vigenti. Infatti, si legge che nella stesura del Sistema Conoscitivo Unitario, è stata prevista una:

*Analisi di coerenza dell'opera con gli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti nei diversi livelli territoriali, con particolare riferimento al regime vincolistico ed al sistema delle aree protette*

*(pagina 8 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Risulta chiaro dai dati successivamente riportati che tale analisi di coerenza non è stata compiuta in maniera completa, aggiornata e sufficientemente approfondita, tanto che si arriva a scrivere:

*Sono tuttavia interessate ampie zone che presentano vincoli di tutela, fasce di rispetto e, in misura minore, zone di interesse pubblico, soprattutto nel territorio della Provincia di Venezia.*

*(pagina 90 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Tali affermazioni dovrebbero già di per sé fornire un elemento negativo per il giudizio finale di Valutazione di Impatto Ambientale. Appare poi chiaro che molto probabilmente non sono stati valutati gli strumenti di pianificazione territoriale vigenti nei diversi livelli amministrativi (soprattutto comunale), oltre al fatto che sono state utilizzate per la determinazione del tracciato di progetto, per quanto non esecutivo, mappe vetuste e non aggiornate (si ipotizza siano con buona approssimazione, mappe risalenti almeno alla fine degli anni '80). Per supportare tali circostanze riportiamo solamente un paio di esempi: primo, nel Comune di Quarto d'Altino non si considera minimamente il fatto che sta per venire realizzata la tangenziale a sud del centro abitato del capoluogo, progetto previsto fra le opere complementari al Passante di Mestre e quindi pianificato già ben prima della nuova linea ferroviaria; secondo, il tracciato proposto va ad attraversare il fiume Piave nei pressi della già realizzata variante alla Strada Statale 14 “della Venezia Giulia” dove sorge un ponte a campata unica che si innalza notevolmente rispetto al piano campagna e

che non viene minimamente considerato, risultando così le quote di progetto assolutamente incompatibili con quanto già esistente sul territorio.

Ancora una volta, poi, si critica il fatto che il Sistema Conoscitivo Unitario non avrebbe dovuto rappresentare semplicemente una sintesi di quanto contenuto nei precedenti singoli Studi di Impatto Ambientale relativi alle quattro tratte, ma avrebbe dovuto essere anche un aggiornamento di quanto già presente. Sotto questa voce rientra il fatto che non è stato considerato che fra il deposito del progetto avvenuto a dicembre 2010 e la riapertura del procedimento a giugno 2012, sono avvenute delle modifiche sostanziali agli strumenti di pianificazione, di cui non si fa alcuna menzione. Innanzitutto, la Regione del Veneto con Delibera di Giunta Regionale n.3359 del 30/12/2010 ha approvato il nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Venezia e la Provincia di Venezia ha successivamente adeguato gli elaborati del PTCP alle prescrizioni della precedente delibera regionale, recependo le intervenute modifiche con Delibera di Consiglio Provinciale n. 47 del 05/06/2012, quindi antecedentemente alla data di deposito del Sistema Conoscitivo Unitario, il quale riporta:

*L'intervento risulta coerente con il recente PTCP della Provincia di Venezia adottato nel 2008.*

*(pagina 90 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Tale affermazione risulta però incoerente per due ordini di ragioni: innanzitutto, come descritto, il PTCP della Provincia di Venezia adottato nel 2008 non risulta essere più attuale; in secondo luogo, nelle tavole che costituiscono il piano è solamente menzionato il Corridoio V quale progetto interessante il territorio provinciale, ma non si fa alcuna menzione della soluzione da adottare (potenziamento dell'attuale linea ferroviaria, quadruplicamento o costruzione di una nuova linea) e, pertanto, non viene nemmeno ipotizzato alcun tracciato, ad esclusione di una nuova linea che dovrebbe correre a margine della laguna per collegare la stazione di Mestre con l'aeroporto Marco Polo, per svolgere, però, un servizio di tipo metropolitano/suburbano e non di lunga percorrenza.

Altro punto facilmente criticabile è l'arbitrarietà col quale è stato definito l'“ambito di studio”, ovvero le “porzioni di territorio direttamente o potenzialmente interessate dal tracciato”. Definire quali siano queste porzioni di territorio può risultare alquanto complesso perché andrebbero considerati un elevato numero di fattori quali il contesto naturale, il grado di antropizzazione dell'area, la presenza di altri grandi opere. La definizione di “ambito di studio” fornita è, invece:

*[...] porzioni di territorio direttamente o potenzialmente interessate dal tracciato, individuate a cavallo del tracciato stesso con una larghezza di almeno 1 km (0.5 km per lato del tracciato) e delimitate prevalentemente da elementi presenti nel territorio e caratterizzanti la porzione di studio (segni antropici quali, ad esempio, la maglia viaria o l'orditura della maglia agricola).*

*(pagina 87 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Tale ambito risulta poi ulteriormente ridotto per quanto riguarda l'analisi dell'impatto della componente rumore:

*Le analisi relative alla verifica dell'influenza dovuta al "rumore", per esempio, in accordo alle indicazioni della normativa, sono state sviluppate all'interno delle due fasce di pertinenza acustica di 250 m e 500 m, rispettivamente per i ricettori residenziali e per quelli sensibili.*

*(pagina 208 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

La definizione dell'“ambito di studio” viene pertanto liquidata in poche righe, senza fornire una descrizione dei fattori tenuti in considerazione o dei criteri adottati, dicendo che questi consentono di fornire un margine sufficiente per rilevare le possibili interferenze tra l'opera ed i principali ricettori di impatto. Però ancora una volta emerge chiaramente la consapevolezza che il procedimento adottato non è completamente coerente e pone questioni che non devono essere sottovalutate. Si legge anche:

*Infatti, l'influenza della infrastruttura non si limita al solo contorno immediato, ovvero ad una fascia di larghezza costante, ma si allarga fino ad un corridoio la cui larghezza potrebbe, in alcuni punti, comprendere aree che apparentemente non sembrano essere direttamente connesse al tracciato.*

*(pagina 207 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Approfondendo dunque questo aspetto, è chiaro che i 500 metri di distanza dall'infrastruttura prima determinati non risultano essere sempre sufficienti e che tale limite deva essere impostato su un livello ben maggiore. Si pensi all'impatto sonoro, che sebbene i parametri utilizzati rispettano quanto dettato dalle norme, si estende ben oltre i 250 metri; si pensi alle ricadute in termini di paesaggio in un contesto rurale dove è possibile vedere l'orizzonte a chilometri di distanza e che ora verrà chiuso dall'ergersi di un manufatto alto in taluni punti anche 12 metri; si pensi all'intero ecosistema che ne risentirà, non solamente nella fascia dell'“ambito di studio”, ma anche oltre, poiché si parla di un sistema vivo, capace di muoversi e di interagire; si pensi all'impatto idrico, sia in superficie che nel sottosuolo, dove le ricadute possono estendersi sia a monte, per l'impossibilità delle acque di defluire propriamente, sia a valle, dove le stesse acque potrebbero trasportare sostanze inquinanti verso il mare. L'impatto, dunque, dovrebbe essere valutato in un contesto molto più ampio e indicativo delle ricadute che la realizzazione dell'opera avrà effettivamente sull'ambiente.

#### 4.2 - Componente atmosfera

Per quanto riguarda le ricadute dell'opera sulla componente atmosfera, non vengono rilevate particolari interferenze né in fase di realizzazione dell'opera, né in fase di esercizio, Tuttavia criticiamo l'approccio metodologico che è stato seguito per l'elaborazione del piano di monitoraggio delle ricadute sulla qualità dell'aria. Innanzitutto, vengono considerati come indicatori della qualità dell'aria solo il particolato (PM<sub>10</sub> e PM<sub>2,5</sub>) e il biossido di azoto, mentre non si fa alcuna menzione sulla misura di altri indicatori universalmente riconosciuti e frequentemente presenti in tutte le valutazioni come ozono troposferico, benzene e biossido di zolfo (a tal riguardo si rimanda al Piano Nazionale Integrato del Ministero della Salute – <http://www.salute.gov.it/relazioneAnnuale2010/homeRelazioneAnnuale2010.jsp>). In secondo luogo, nel piano di monitoraggio si afferma che:

*Le concentrazioni degli inquinanti che costituiscono l'inquinamento di fondo dell'area di studio sono state calcolate direttamente dai dati registrati dalle centraline prese in esame per l'inquadramento meteo climatico delle zone oggetto dei lavori, così come già illustrato nel paragrafo 6.1.*

*(pagina 213 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Le centraline citate risultano essere le seguenti:

- ▲ San Dona' di Piave
- ▲ Mestre – Via Circonvallazione
- ▲ Mestre – Via Tagliamento
- ▲ Mestre – Via Lissa
- ▲ Mestre – Via Bandiera
- ▲ Mestre – Parco Bissuola

Come si può facilmente notare, tutte queste centraline che sono state utilizzate per determinare l'inquinamento di fondo risultano collocate in aree fortemente urbanizzate o comunque in contesti urbani soggetti ad un elevato tasso di antropizzazione, presenza di attività produttive e non, forti flussi veicolari di mezzi privati e pubblici (alcune delle centraline sono collocate lungo i principali assi viari di afflusso verso il centro di Mestre). Pertanto, risulta verosimile che i livelli di inquinanti registrati siano nettamente più elevati di quelli che si registrano allo stato attuale nell'ambiente nel quale l'opera verrà collocata, ovvero, per oltre il 90% del tracciato, in un contesto di campagna o di ambiente non fortemente urbanizzato. Si considera dunque che l'inquinamento di fondo utilizzato come base per le successive considerazioni sia in questa maniera artificialmente più elevato rispetto a quello rilevato nella maggior parte delle aree presso le quali verrà realizzata l'opera e sarebbe più opportuno compiere delle rilevazioni proprio in queste aree per poter effettuare una valutazione più oggettiva e maggiormente corrispondente alla realtà.

Infine, ulteriore nota va fatta sui fenomeni di dispersione e sedimentazione del materiale particolato in fase di realizzazione dell'opera sulle aree urbanizzate o coltivate, con possibile ricadute sulla salute pubblica. Nella relazione si evidenzia che tali fenomeni non raggiungerebbero livelli tali da compromettere la vivibilità delle aree circostanti il cantiere. Non viene però considerato il fatto che il particolato accumulato soprattutto in aree poco soggette a pulizia quali campi aperti, tetti delle case e similari, soprattutto nei periodi estivi ed invernale quando, in concomitanza con una ridotta portata delle precipitazioni, la rimozione del particolato sedimentato risulta essere minima, possa quindi sospendersi nuovamente in occasione di fenomeni meteorologici particolari, ma non così rari, come forte vento o temporali, costituendo così non un fenomeno puntuale, come gli altri tenuti in considerazione, ma cumulativo.

#### 4.3 - Componente ambiente idrico

Nel Sistema Conoscitivo Unitario vengono presentati numerosi elementi che descrivono il forte impatto dell'opera sull'idrografia dei territori interessati. Infatti, come riconosciuto anche nella Relazione, il territorio attraversato dalla ferrovia risulta complesso sotto questo punto di vista, sia per la presenza di una rete naturale, che per l'intervento dell'uomo:

*In quest'area il reticolo idrografico naturale è particolarmente ridotto mentre è importante la presenza di una rete di canali per la distribuzione delle acque irrigue che consentono l'utilizzo di un territorio che per sua natura sarebbe abbastanza arido. Questi canali artificiali hanno vari punti di interconnessione con il reticolo idrografico naturale.*

*(pagina 134 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Tuttavia non si fa alcun riferimento alle imponenti opere di bonifica che sono state portate avanti nel corso degli anni Venti e Trenta del secolo scorso e che hanno liberato dalle paludi vaste porzioni di territorio, quel territorio che in particolare nella tratta aeroporto Marco Polo-Portogruaro verrà percorso dall'opera. Data la storia di questi territori, su tutte le mappe tematiche vengono individuate nella zona alcune aree soggette ad esondazione periodica degli alvei: tale evento può determinare vaste aree di ristagno idrico con ripercussioni su centri abitati ed aree agricole; in queste aree sono particolarmente difficili le operazioni di smaltimento idrico e allo stesso tempo possono innescarsi possibili fenomeni erosivi del piede dei rilevati stradali ed il conseguente peggioramento della qualità dei manufatti stradali e abitativi presenti (Vedi pagina 214 della Relazione generale). Tralasciando questo particolare non di poco conto, dunque, non viene riportata nessuna misura di compensazione dell'interruzione della rete idrografica esistente, come ad esempio la realizzazione di controfossi ambo i lati della nuova linea, allo scopo di intercettare tale rete e di convogliarla nuovamente verso i principali corsi d'acqua, come invece è stato previsto in un contesto perfettamente comparabile per la tratta Portogruaro-Ronchi dei Legionari.

Altra situazione critica si presenta in corrispondenza dell'attraversamento del fiume Tagliamento. L'intervento su tale asse fluviale risulta essere particolarmente delicato poiché le caratteristiche idrometriche del fiume lo classificano come a carattere "torrenziale" ovvero soggetto a lunghi periodi di secca fra i quali si manifestano eventi di carattere simil-alluvionale. Il rapporto di portata del fiume fra i periodi di secca e gli eventi di piena raggiunge i due ordini di grandezza, con portate anche superiori ai 4000 m<sup>3</sup>/s e proprio in caso di piena viene allagato tutto il letto del fiume. A tal proposito si ricordi che nell'estate 2010, a seguito di indagini idrogeologiche, RFI S.p.A. è intervenuta sull'esistente ponte sul Tagliamento della linea storica Venezia-Portogruaro-Trieste, nei pressi della stazione di Latisana. L'intervento ha visto l'innalzamento delle campate di 1,10 m e l'installazione di martinetti idraulici in grado di sollevarle di ulteriori 1,10 m, in regime di sospensione del traffico ferroviario, in caso di emergenza. Questa misura è stata presa per consentire di mantenere inalterata la sezione del fiume così da agevolare il deflusso delle acque in caso di eventi piovosi di straordinaria portata. Risulta da ciò evidente la necessità di mantenere quanto più possibile inalterata e sgombra da ostacoli la sezione del fiume, cosa che si deduce non avvenire in questo progetto, dove a pagina 57 della Relazione generale, nella quale è riportata la pianta del nuovo ponte sul fiume Tagliamento, si può vedere che esso non verrà realizzato perpendicolarmente al corso del fiume, e uno dei due piloni che sosterrà la campata centrale, più precisamente quello che sorgerà sulla sponda friulana, va ad occupare parte dell'alveo del fiume, restringendone la sezione approssimativamente del 15-20% e costituendo un elemento di impedimento del regolare deflusso delle acque.

Può essere fatto un ampio discorso anche in merito alla compromissione della qualità delle acque superficiali a seguito della realizzazione dell'opera. I dati dell'ARPAV che relazionano i prelievi delle acque di vari fiumi della Pianura veneta orientale fra il 2002 e il 2007, dimostrano un

sostanziale miglioramento della qualità delle stesse dovuta all'applicazione del Piano di risanamento delle acque. I risultati ottenuti sono discreti, ma risulta esservi ancora margine di miglioramento a patto che si continui sulla strada intrapresa di costante controllo e salvaguardia di questo importante bene. Tuttavia, nella Relazione generale si legge:

*non si prevede di adottare nessuna misura di mitigazione, fatte salve le operazioni di monitoraggio e controllo delle regolari condizioni di deflusso dei corsi d'acqua e la costante manutenzione della pulizia dell'alveo.*

*(pagina 263 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Si deduce quindi che l'opera di monitoraggio successiva alla realizzazione dell'opera sia solo quantitativa (mantenimento della portata e della sezione), mentre non si fa alcun riferimento alla qualità delle acque che negli ultimi anni hanno visto un notevole beneficio dall'applicazione di piani recupero: si tenga presente che tutti i bacini afferenti alla Laguna di Venezia, in virtù della Legge Speciale per la salvaguardia di Venezia, sono stati soggetti negli ultimi anni a imponenti e costose opere di risanamento delle acque e di prevenzione dell'adduzione di inquinanti. Sarebbe quindi quantomai inopportuno vanificare il tutto a seguito della realizzazione dell'opera. Inoltre, si fa notare che nel piano di monitoraggio, sono previste installazioni solo sui fiumi Dese, Piave, Livenza e Reghena, con due punti di monitoraggio per ogni fiume, mentre non si fa menzione del fiume Sile, sebbene tutelato secondo la Legge Regionale n.8 del 28/01/1991, nonché di tutti gli altri fiumi (ad esempio i fiumi Zero, Meolo e Vallio) che, sebbene di portata inferiore, hanno una discreta importanza nel contesto della rete idrica.

Una nota riguarda la Figura 6-28 (“Distribuzione delle classi di qualità della Acque Superficiali sul territorio provinciale” - pagina 136 della Relazione generale), la quale non risulta completamente leggibile, ovvero parzialmente oscurata nella parte della legenda e quindi non può essere ritenuta elemento utile ai fini della valutazione.

#### 4.4 - Componente suolo e sottosuolo

Altro elemento naturale che viene ad essere intaccato pesantemente dalla realizzazione della nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste è il suolo e il sottosuolo. L'opera, per gran parte del tracciato, o perlomeno nelle prime tre tratte Mestre-Aeroporto Marco Polo, Aeroporto Marco Polo-Portogruaro e Portogruaro-Ronchi dei Legionari, corre nella parte di pianura veneto-friulana più prossima al litorale, nel contesto geomorfologico che viene descritto nella Relazione generale:

*La Piana Veneta, a sud della Linea delle Risorgive, è stratigraficamente caratterizzata da alternanze di argille (acquiclide/acquitard) e sabbie o ghiaie (acquiferi). Gli orizzonti porosi costituiscono, nei primi 300-350 m, un complesso di Falde Superficiali (tra di loro non sempre continue e intercomunicanti) e di Falde Artesiane Profonde.*

*(pagina 151 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

L'opera si colloca su questo substrato, tenendo poi presente che gran parte della fascia litoranea fra Mestre e Portogruaro, è stata soggetta ad importanti interventi di bonifica fra gli anni Venti e Trenta del secolo scorso. Per questa ragione, alcuni degli interventi progettuali previsti, risultano essere inappropriati rispetto alla natura del suolo considerato. Iniziando dalla prima tratta, fra Mestre e l'aeroporto Marco Polo, risulta che:

*L'opera d'arte principale, per la tratta in oggetto, è rappresentata dalla galleria naturale che caratterizza quasi integralmente la tratta stessa.*

*(pagina 43 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Si consideri che l'opera correrà a una distanza variabile fra i 400 e gli 800 metri dal margine lagunare, quindi in un terreno che fortemente risente della presenza dello specchio d'acqua. Come descritto precedentemente, il terreno ha una consistenza argillosa/sabbiosa/ghiaiosa e pertanto la realizzazione di una galleria naturale difficilmente non avrà ricadute sulla superficie in quanto i diversi strati di terreno presenti compenseranno quella sezione che verrà tolta nelle fasi di escavo della galleria. Nella fase di realizzazione e impermeabilizzazione della suddetta galleria, che dovrebbe trovarsi a una profondità di circa 30 metri sul piano campagna, non si considera la presenza di falde acquifere che corrono in direzione della laguna, perpendicolarmente al tracciato. Nel caso in cui queste vengano toccate dall'opera, essa andrà a costituire un effetto diga, ovvero non ne consentirà il regolare deflusso verso il mare con accumulo a monte dell'opera stessa, ovvero la componente defluente a valle verrà influenzata sia nella quantità che nella qualità. Tale elemento viene individuato nella Relazione generale, ma non sufficientemente analizzato:

*A tal proposito va detto che la costruzione della struttura ferroviaria rappresenta la creazione di una zona di impermeabilizzazione di una dimensione tale da essere (sia in termini percentuali che assoluti) del tutto ininfluente poiché l'alimentazione della falda non viene modificata.*

*(pagina 222 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Se è vero che l'alimentazione della falda non verrà modificata, non viene considerato il fatto che la portata in uscita può venire fortemente ridotta, se non addirittura annullata, portando all'accumulo di acque a monte dell'opera, in terreni già delicati dal punto di vista idrico in quanto al di sotto del livello del mare oppure soggetti ad esondazioni periodiche, soprattutto in relazione all'andamento stagionale o ad eventi meteorologici di particolare portata che possono influenzare notevolmente il livello piezometrico della falda, come evidenziato:

*La notevole permeabilità, associata alla variazione sia stagionale sia per eventi eccezionali degli apporti meteorici, comporta una estrema variabilità del livello piezometrico della falda freatica nell'alta pianura.*

*(pagina 152 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Passando alla successiva tratta, la Aeroporto Marco Polo-Portogruaro, il progetto prevede:

*In merito alle opere d'arte, le scelte progettuali sono state compiute cercando di ottimizzare, già in questa fase progettuale, le tipologie strutturali, quali pile ed impalcati, impiegate compatibilmente con le caratteristiche morfologiche del territorio, l'esercizio ferroviario, le interferenze viarie, etc., nonché cercando di dare uniformità architettonica, in tal senso, all'intero tracciato della tratta in esame.*

*(pagina 47 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Data la natura del terreno, che come precedentemente evidenziato ha caratteristiche di non particolare consistenza e quindi poco adatto a sopportare su di esso manufatti di tale complessità, la scelta progettuale non sembra la più opportuna, con riferimento al fatto anche che il terreno in

questione è soggetto a subsidenza e quindi a variazione delle quote planimetriche in maniera non omogenea da zona a zona.

Ancora una volta, come per le acque di superficie, dalla Relazione generale risulta che l'opera di monitoraggio successiva alla realizzazione dell'opera sia solo quantitativa, mentre non si fa alcun riferimento alla qualità delle acque che nelle campagne di rilevamento degli ultimi anni è risultata di qualità da discreta a buona (vedi pagine 153-154 della Relazione generale). Tuttavia, ciò che induce ancora una volta alla riflessione e che lascia maggiormente perplessi è che in questo caso viene riportato, in merito alla situazione delle acque delle falde:

*Gli inquinanti di origine agro-zootecnica in falda freatica sono riscontrabili in tutta la pianura, in concentrazioni variabili a seconda della vulnerabilità della falda.*

*(pagina 155-156 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Rilevato ancora una volta che la situazione delle acque di falda è stata certificata negli ultimi anni in sostanziale miglioramento, tale riferimento agli inquinanti di origine agro-zootecnica suona come una giustificazione per poter procedere alla realizzazione dell'opera senza prendere particolari precauzioni e quindi addossare a tale fattore un eventuale peggioramento della situazione della falda.

Grossi dubbi vengono sollevati anche sul terreno che verrà rimosso per la realizzazione della galleria nella tratta fra Mestre e l'aeroporto Marco Polo.

*Dalla disamina del "Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera", si osserva come il tracciato di progetto attraversi in profondità aree in cui è stata riscontrata la presenza di mercurio.*

*(pagina 222 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Sul destino di tale terreno fortemente inquinato, si fanno solo alcune ipotesi non del tutto soddisfacenti, in considerazione anche del fatto che l'inquinamento da mercurio risulta essere uno dei più difficilmente bonificabili. Il destino che se ne prospetta, ovvero l'invio a cave dismesse per il loro recupero o l'invio a impianti di blanda bonifica per il successivo riutilizzo in sede di progetto, non è assolutamente compatibile con le normative ambientali.

Infine, con riferimento alla parte conclusiva della parte relativa alla situazione del suolo e del sottosuolo, si dice:

*Potenziale liquefazione dei terreni in condizioni sismiche: questa interferenza dovrà essere oggetto di monitoraggio solamente a seguito di possibili eventi sismici.*

*(pagina 233 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Ancora una volta si richiama il fatto che la Relazione generale oggetto delle osservazioni non avrebbe dovuto costituire semplicemente una sintesi di quanto riportato nei quattro singoli Studi di Impatto Ambientale, bensì avrebbe dovuto dare organicità al progetto e un aggiornamento con quanto di più recente rilevato. La mancanza di qualsivoglia riferimento ai recenti eventi sismici che hanno interessato l'Emilia e il Polesine, che comunque hanno provocato lievi danni alle strutture anche nel veneziano, risulta essere una grave carenza che non può essere sorvolata.



#### 4.5 - Componente vegetazione, flora, fauna

La componente vivente di un ambiente è sicuramente quella più delicata di un intero ecosistema poiché la più difficilmente riproducibile e recuperabile nell'immediato e anche la più ampiamente impattabile in quanto costituita da elementi viventi e quindi anche in grado di spostarsi dal luogo di origine, espandendo le conseguenze anche al di fuori dell'"ambito di studio" che già precedentemente è stato contestato. Per questa ragione vegetazione, flora e fauna dovrebbero essere soggette a maggiore attenzione in tutte le fasi realizzative del progetto. Nel Sistema Conoscitivo Unitario si presentano però solamente elementi parziali di prevenzione dell'impatto, pur riconoscendo la presenza di biotipi particolari, per non dire unici, a tutela di specie a rischio di estinzione territoriale, già minacciate dalla trasformazione del proprio habitat e che, verosimilmente a seguito della realizzazione della nuova linea ferroviaria, andranno a perdere l'ultima possibilità di rifugio rimasta sul territorio, come le zone perlagunari e i diffusi habitat prativi diffusi su tutta la bassa pianura veneto-friulana.

Per quanto riguarda la fase di realizzazione dell'opera, l'interferenza sulla fauna viene classificata come "contenuta" in virtù del fatto che l'ambiente oggetto di intervento è già fortemente condizionato da un livello di rumore elevato di origine antropica, cosa che risulta alquanto passibile di dubbio se ricordiamo che gran parte del tracciato corre in un contesto rurale a una discreta distanza da altre infrastrutture (strade, autostrade, ferrovie).

*Si presume che si tratti di un'interferenza contenuta, sia perché limitata nel tempo, sia perché coinvolge un popolamento faunistico poco sensibile, legato ad un ambiente già caratterizzato da un livello di rumore di origine antropica.*

*(pagina 233 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

#### 4.6 - Componente ecosistemi

Nella disamina dell'impatto sollevato dall'opera si rileva che il nuovo tracciato ferroviario interesserà alcune aree di riconosciuto interesse naturalistico:

- ✦ Area Protetta SIC: Laguna superiore di Venezia IT3250031;
- ✦ Parco naturale regionale del Fiume Sile EUAP0240;
- ✦ Area Protetta SIC: Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio IT 3240031.

E nell'elenco non vengono considerate le numerose altre aree umide disseminate sul territorio e che rappresentano delle zone di particolare interesse naturalistiche in cui si instaurano ecosistemi tipici e difficilmente ricreabili. La realizzazione dell'opera oggetto delle presenti osservazioni va senza dubbio a costituire un elemento di frammentazione dell'ambiente, separando due distinti ambiti ai due lati dell'infrastruttura con scarsa permeabilità, laddove invece nell'area di progetto sono stati individuati quattro principali sistemi ecologici, tra loro fisicamente e funzionalmente interrelati (Vedi pagina 178 e seguenti della Relazione generale). L'interruzione di questa compenetrazione degli ecosistemi, dunque, si colloca come elemento negativo e impattante, assolutamente da evitare o comunque da arginare per mezzo di opportune misure preventive, che nel progetto non sono state sufficientemente approfondite.

Inoltre viene nuovamente rilevato che:

*Le aree di cantiere interessano, come descritto più dettagliatamente nel capitolo relativo alla componente ecosistemi, alcune aree di valore naturale, all'interno delle quali si pongono come elementi negativi, del tutto contrastanti con le caratteristiche del territorio.*

*(pagina 239 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

#### 4.7 - Componente rumore

Lo studio si sofferma ampiamente sulla componente rumore dell'opera, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio. In questo caso, però, le soluzioni che vengono indicate per ridurre e limitare l'impatto sono da considerarsi totalmente insufficienti e irrisorie, se non addirittura sbilanciate. Nel quadro riassuntivo delle opere di mitigazione per la componente rumorosa, si segnala la posa di 343142.20 metri lineari di barriere fonoassorbenti (Vedi pagina 275 della Relazione generale). Se si pensa che l'intero tracciato consta di circa 156 km, tale valore risulta essere circa il doppio della lunghezza del tracciato e ciò significa che praticamente nella sua interezza, la nuova linea ferroviaria Venezia-Trieste correrà all'interno di due muri, o se la si vuol vedere dall'esterno, per l'intera lunghezza, alla quota dell'opera che mediamente si troverà nelle aree scoperte a 3 metri sul piano campagna, per raggiungere i 12 metri sul piano campagna in corrispondenza dell'attraversamento di fiumi, dovranno sommarsi fino a 7,38 metri corrispondenti all'altezza massima della barriera (Vedi figura 9-7, pagina 274 della Relazione generale).

La posa di barriere fonoassorbenti, comunque, nel caso di alcuni potenziali ricettori d'impatto si rileva essere ancora insufficiente per tutta una serie di fattori che vengono di seguito riportati:

- *posizione elevata del ricettore rispetto alla linea;*
- *edificio con molti piani;*
- *edificio molto vicino alla linea;*
- *impossibilità di realizzare interventi di mitigazione per mancanza di spazio.*

*(pagina 244 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Questo significa che se un intervento di mitigazione così importante non riesce a riportare l'impatto entro valori previsti dalla normativa e non per tutti i potenziali ricettori, allora o l'intervento non è stato sufficientemente calibrato sull'intero progetto, o addirittura il progetto stesso si trova a venir realizzato in un territorio il quale non è in grado di ricevere tale infrastruttura per mancanza di adeguati spazi. Tuttavia risulta la possibilità di intervenire su questi tramite interventi "passivi" applicati direttamente agli edifici al fine di migliorare l'isolamento acustico, risultando comunque in una procedura impattante sulle persone destinatarie dell'intervento stesso.

Discorso a parte va fatto per gli impatti rilevabili in fase di realizzazione dell'opera. Considerando che il tracciato corre per gran parte in un contesto rurale e dunque scarsamente soggetto a inquinamento di tipo acustico intensivo e continuato risulta che per la prima tratta 662 piani rileveranno livelli di rumori superiori alla normativa in periodo diurno e 1182 in periodo notturno (pari rispettivamente al 49% e 87% dei piani totali considerati), mentre per la seconda tratta i ricettori interessati saranno 1004 in periodo diurno e 2048 in periodo notturno (pari rispettivamente al 46% e al 94% dei piani totali considerati). (Vedi pagine 245 e seguenti della Relazione generale). Tali numeri sono evidentemente esorbitanti, a maggior ragione del fatto che come descritto nelle osservazioni alla premessa dell'opera, la fascia per la quale è stato circoscritto l'ambito di studio per questa componente è stata ridotta praticamente a 250 metri, ritenendo dunque plausibile che anche al di fuori di questo ambito ci siano altri potenziali ricettori d'impatto che non sono stati considerati. Si considera poi che:

*Sulla base delle simulazioni effettuate e tenendo conto che le attività di movimentazione si svolgono all'interno del periodo diurno, si stima che non vi siano interferenze sui ricettori frontali stanti la viabilità di cantiere. Ciò in considerazione che lungo le viabilità di percorrenza dei mezzi, il rumore indotto sia mascherato dal rumore prodotto dal normale flusso veicolare sugli assi viari e che comunque esso sia inferiore ai limiti di emissione delle stesse viabilità, stimabile in 60 dB(A) nel periodo diurno.*

*(pagina 249 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Ancora una volta non viene considerato il contesto rurale nel quale si andrà a lavorare, ovvero l'assenza di "rumore prodotto dal normale flusso veicolare sugli assi viari" che sono costituiti prevalentemente da strade di campagna e strade vicinali, allorché i principali assi, ovvero la Strada Statale 14 e l'Autostrada A4 si trovano a discreta distanza dal cantiere o nelle vicinanze del cantiere stesso solo in pochi chilometri del tracciato, almeno per quanto riguarda la parte veneta del progetto.

#### 4.8 - Componente vibrazioni

Anche la componente vibrazioni, così come descritta nella Relazione generale del Sistema Conoscitivo Unitario fa sollevare qualche perplessità sull'approccio tenuto nella valutazione degli impatti.

Richiamiamo fin da subito l'arbitrarietà con cui sono stati stabiliti i criteri, così come abbiamo già descritto nel paragrafo relativo alle osservazioni alle premesse generali del progetto. Un solo ulteriore elemento di riflessione che deve essere preso come esempio per l'intero paragrafo inerente la valutazione di questa componente di impatto è quanto viene rilevato per la tratta Aeroporto Marco Polo–Portogruaro. Nella Relazione generale si legge:

*Per quanto attiene alla seconda tratta funzionale (Aeroporto Marco Polo – Portogruaro), i risultati dello studio vibrazionale condotto hanno messo in evidenza una serie di ricettori potenzialmente interessati da livelli di vibrazioni superiori ai limiti.*

*(pagina 252 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Nelle seguenti tabelle risulta che il numero di ricettori sia di 11 ad alto rischio e 7 a medio rischio nella fase di cantiere, per diventare poi 18 ad alto rischio e 8 a medio rischio in fase di esercizio, un numero assolutamente elevato se si pensa che questa tratta verrà realizzata completamente in un contesto rurale caratterizzato da una scarsa densità abitativa. Tuttavia, nello Studio di Impatto Ambientale si fa solamente cenno al fatto che i ricettori potenzialmente impattati verranno monitorati secondo le modalità previste dal Piano di Monitoraggio Ambientale, senza fare alcun riferimento concreto alle misure che verranno messe in atto per contrastare direttamente il fenomeno che non è solamente ipotizzato (e quindi, appunto da monitorare), ma ampiamente previsto (e quindi, da prevenire). Tali considerazioni possono venire estese anche alle altre tre singole tratte che costituiscono il progetto complessivo.

#### 4.9 - Componente paesaggio

La componente paesaggistica è uno dei principali ricettori di impatto rilevato nel Sistema Conoscitivo Unitario, sia in fase di realizzazione dell'opera, sia successivamente in fase di esercizio della linea ferroviaria. Per maggiore chiarezza espositiva verranno analizzate le singole

fasi di realizzazione del progetto in quanto in ognuna di esse l'impatto derivante risulta essere importante.

Un doveroso cenno va fatto innanzitutto al tracciato scelto per la realizzazione della linea ferroviaria: oltre ai problemi derivanti dal fatto che parte del tracciato corre all'interno o a ridosso di Siti di Importanza comunitaria (S.I.C.) o di altre tipologie di aree naturalistiche protette, è innegabile che nel momento in cui viene introdotto un elemento di origine antropica così importante si va a perdere la componente paesaggistica che caratterizza sempre questa tipologia di siti.

Questione a parte va fatta per le altre tipologie di aree sottoposte a vincolo. Per quanto riguarda la tratta aeroporto Marco Polo-Portogruaro, si fa riferimento solo all'area a vincolo monumentale (già ex legge 1089/39) della Tenuta Tron. Invece, non viene fatta nessuna menzione di altre aree, altrettanto sottoposte a vincolo e che risultano egualmente interessate dal passaggio della nuova linea ferroviaria. Tra queste ricordiamo l'area archeologica di Altino, le strade di epoca romana via Claudia Augusta e via Annia, il sito del Traghetto della Fossetta, l'area rurale di Boccafossa. Tralasciando tutti questi potenziali siti di impatto paesaggistico, si va sicuramente a falsare il risultato della valutazione dell'impatto dell'opera, avendo già aggiunto numerosi altri siti critici all'unico menzionato nella relazione.

Inoltre, nella relazione si accenna al fatto che nella corona perilagunare già si trovano altre infrastrutture con direttrice ovest-est, ovvero la Strada Statale 14 "della Venezia Giulia", la ferrovia Venezia-Trieste e l'autostrada A4 "Serenissima". Il fascio infrastrutturale così descritto, costituisce una serie di elementi-barriera per quanto riguarda i percorsi radiali (con direttrice nord-sud, quali percorsi fluviali e numerose direttrici di importanza provinciale e regionale) e quindi con la realizzazione della nuova linea ferroviaria si va ad inserire un nuovo elemento limite-barriera, sottraendo ulteriore territorio.

Successivamente, oltre al fatto di collocare un nuovo orizzonte visivo all'interno della campagna, risulta una problematica collegata allo scavalco della ferrovia da parte degli assi viari. Si legge nel progetto

*Per quanto riguarda la tratta Aeroporto Marco Polo – Portogruaro, la risoluzione delle interferenze è risultata abbastanza complessa poiché la quota altimetrica della ferrovia, laddove si mantiene alta circa 3m sul p.c., è incompatibile con la realizzazione di sottopassi stradali, che comporterebbero l'esecuzione di impianti di sollevamento, opere di sostegno e di tenuta idraulica. Pertanto si è prevista la realizzazione di cavalcavia, nel rispetto del franco verticale minimo pari a 7,20m.*

*(pagina 74 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

In parole povere, ciò significa che in un paesaggio completamente pianeggiante nel quale si andrà a costruire la ferrovia, verranno innalzati cavalcavia di almeno 10 metri d'altezza, delle vere e proprie colline che dissemineranno la campagna, elevando notevolmente il grado di antropizzazione della zona. Caso estremo potrebbe essere rappresentato dallo scavalco da parte della Strada Statale 14 nei pressi della località Trezze: la strada già corre sul rilevato arginale del canale Fossetta, in quel luogo la ferrovia è previsto corra su di un viadotto che si eleverà per svariati metri e la statale dovrebbe sovrappassarlo lasciando un franco verticale minimo di 7,20 metri. E' chiara la necessità di costruire ben oltre quei 10 metri poco sopra indicati.

Anche la collocazione delle aree di cantiere e dei campi base risulta essere quantomeno inopportuna e criticabile. Nelle premesse alla scelta dei siti dove collocare questi campi base, che

dalla descrizione sembrano assumere l'aspetto di vere e proprie cittadelle e non di semplici luoghi di ricovero, si legge l'intenzione di:

*utilizzare aree di scarso valore sia dal punto di vista ambientale che antropico: tale criterio ha condotto in particolare all'ipotesi di impiego di aree dismesse e residuali; [...] necessità di limitare al minimo indispensabile gli spostamenti di materiale sulla viabilità locale e quindi preferenza per aree vicine alle aree di lavoro ed agli assi viari principali.*

*(pagina 76-77 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Tuttavia tali criteri sono sistematicamente disattesi. Per quanto riguarda il campo base che dovrebbe sorgere a Quarto d'Altino, nei pressi della Via Claudia Augusta si afferma che “le aree per i cantieri e le aree di stoccaggio ricadono interamente in un’area di vincolo paesaggistico (Dlgs 42/2004) e di vincolo archeologico (Sito archeologico di Altino). Più avanti rispetto al cantiere base, abbiamo un’area di stoccaggio e un’area tecnica, che ricadono nell’area del Vincolo monumentale Tenuta Tron”. Per quanto riguarda il campo base che dovrebbe sorgere a Caposile di Musile di Piave, invece, si dice che “il cantiere è a ridosso di un piccolo tessuto urbano discontinuo sviluppatosi intorno alla SP 44. L’area tecnica e l’area di stoccaggio lambisce l’area a vincolo paesaggistico e a vincolo archeologico a ridosso della gronda lagunare nord”. Anche più a est la maggior parte delle aree di cantiere “ricadono interamente su un vincolo *ope legis* di cui all’art. 142 Dlgs 42/2004”. Vedendo così disattesi i criteri indicati per una sistemazione delle aree tecniche funzionali al cantiere in maniera da non recare danno al territorio, la scelta della collocazione va sicuramente rivista e valutata proprio alla luce di quei criteri.

#### 4.10 - Conclusioni

Nella parte conclusiva della relazione, infine, si giunge ad affermare:

*Dall'analisi del quadro di sintesi emerge che tutti gli aspetti ambientali individuati risultano significativi ad eccezione dell'atmosfera per la quale non risulta significativa la valutazione delle interferenze in fase di esercizio, mentre per la fase di cantiere non sono emerse interferenze significative.*

*(pagina 293 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

Tale conclusione risulta in netto contrasto con quanto descritto nelle quasi 300 pagine di relazione che la precedono, nonché con i quadri di sintesi che seguono poco dopo: come evidenziato in questo paragrafo tutti gli aspetti ambientali subiranno significative interferenze dalla realizzazione dell'opera e l'impatto maggiore si avrà proprio nella fase di cantiere, per la quale si afferma la mancanza di interferenze significative, ma invece risulta, dalla tabella presente a pagina 294 della Relazione generale, l'interessamento di tutti gli aspetti ambientali valutati, con particolare riguardo del suolo e sottosuolo, del paesaggio e della componente relativa a rumori e vibrazioni.

### **5) Studio di Impatto Ambientale – Sistema Conoscitivo Unitario: relazione generale. Rilievi generici**

Ulteriore, necessaria menzione va fatta alla forma e ai contenuti della relazione generale al Sistema Conoscitivo Unitario. Non possono essere infatti trascurati i numerosi errori di battitura (mancanza di spazi fra le parole, parole scritte in maniera non corretta, frasi incomplete) che sono

presenti in tutto il testo, nonché alcuni paragrafi che risultano essere probabilmente frutto di un processo troppo sbrigativo nella fase di preparazione del documento.

A solo titolo esemplificativo non esaustivo:

- Frasi incomplete

*Il confronto tra la situazione attuale e la realizzazione dell'intervento è riportato in , mentre la corografia generale della nuova linea da Venezia a Trieste è riportata in Allegato A.*

*(pagina 36 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

- Concetti contraddittori e non coerenti

*Sottopassa i binari della linea Ponte Nuovo al Km 1+445 e prosegue in galleria naturale a singola canna a partire dal km 1+571. [...] La galleria naturale a doppia canna di progetto si sviluppa da progr. Km 1+571 a progr. Km 8+091.*

*(pagine 43-44 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

- Ripetizione di intere frasi nello stesso paragrafo, senza alcuna necessità

*Per quanto riguarda il Friuli V.G., i Dipartimenti Provinciali di ARPA FVG hanno portato avanti l'attività di monitoraggio delle acque sotterranee, attraverso una rete di monitoraggio (vedi Figura 6-37). Le contaminazioni riscontrate più frequentemente sono ovviamente riferite alle falde meno protette, presenti in sottosuoli fessurati o costituiti da materiale incoerente come sabbie e ghiaie. I contaminanti derivano prevalentemente da attività industriali (metalli pesanti e solventi organici), attività agricole (residui di fitofarmaci e nitrati), depositi di rifiuti. I territori maggiormente interessati sono quelli delle province di Pordenone ed Udine.*

*In Provincia di Udine si evidenzia la presenza di metalli (cromo) e solventi organici clorurati (in particolare tricloroetilene e tetracloroetilene) diffusa in ampie zone del medio Friuli e della bassa friulana e riconducibile a contaminazioni avvenute in passato (anni 80 e 90).*

*Per la contaminazione da Cromo nelle acque freatiche dei comuni a sud di Udine proseguono le analisi bimestrali sulle acque prelevate dai pozzi individuati nella rete di monitoraggio (Figura 6-37).*

*L'attività di monitoraggio delle acque sotterranee ha rilevato che le contaminazioni più frequenti sono ovviamente riferite alle falde meno protette, presenti in sottosuoli fessurati o costituiti da materiale incoerente come sabbie e ghiaie. I contaminanti derivano prevalentemente da attività industriali (metalli pesanti e solventi organici), attività agricole (residui di fitofarmaci e nitrati), depositi di rifiuti. I territori maggiormente interessati sono quelli delle province di Pordenone ed Udine.*

*(pagina 155 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

- Mancanza di alcuni riferimenti (presenza di note di redazione)

*La sensibilità della componente nei confronti dell'opera in progetto è esposta nelle tabelle seguenti, sulla base delle considerazioni riportate nel paragrafo **Errore**. **L'origine riferimento non è stata trovata.***

*(pagina 215 del Sistema Conoscitivo Unitario – Relazione Generale)*

L'origine di tali refusi si può ipotizzare in numerosi processi, tra cui il “copia-incolla” dagli Studi di Impatto Ambientale relativi alle singole tratte, una fase di stesura del testo rapida e poco attenta, una mancata revisione e discussione del testo prodotto. Questo deve indurre a valutare con la massima attenzione il contenuto dello Studio e la sua effettiva rispondenza con la realtà. Infatti, tutti i refusi sopra descritti, oltre ad implicare il fatto che per certi aspetti rendono impossibile una corretta e completa valutazione del progetto e dell'impatto sull'ambiente, risultano essere, a nostro avviso, un indice di superficialità, scarsa attenzione e poca professionalità nell'affrontare tematiche di tale valenza e ciò va necessariamente ad inficiare anche la qualità dei contenuti.

## **6) La figura del Commissario straordinario all'asse ferroviario Venezia-Trieste**

Quale ultima osservazione di questo documento, proponiamo una riflessione sulla figura del Commissario straordinario all'asse ferroviario Venezia-Trieste. Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri datato 22/06/2011, tale figura viene individuata nell'architetto Bortolo Mainardi. Non si vuole mettere in dubbio la professionalità della persona, ma sicuramente non vanno sottovalutati i fatti che all'epoca della nomina l'architetto Mainardi era componente del Consiglio di Amministrazione di Anas S.p.A., ente avente in gestione la Strada Statale 14 “della Venezia Giulia” che collega Venezia a Trieste, nonché risulta essere a tutt'oggi componente della sottocommissione V.I.A. costituita presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, presso la quale questo documento risulta essere indirizzato.

Da queste considerazioni, risulta sorgere un evidente conflitto di interessi da parte dell'architetto Bortolo Mainardi che da un lato risulta essere il “controllato” quale Commissario straordinario all'asse ferroviario Venezia-Trieste e quindi come promotore e sostenitore della realizzazione del progetto di cui si sta discutendo, dall'altro risulta essere il “controllore” quale componente della sottocommissione V.I.A. chiamato ad esprimere un giudizio sul progetto stesso. L'essere allo stesso tempo “controllore” e “controllato” va contro qualsiasi principio di equità della Pubblica Amministrazione, soprattutto appesantito dal fatto che l'architetto Mainardi si ritrova ad essere portatore di ulteriori interessi nei confronti di un'altra infrastruttura nella sua qualità di componente del Consiglio di Amministrazione di Anas S.p.A., gestore della Strada Statale 14, complementare all'opera della cui realizzazione si sta discutendo.

Considerando l'assoluta buona fede con la quale il Commissario prenda qualsiasi decisione, non è possibile, infatti, pensare che essa sia esente da qualsiasi altra valutazione incidentale derivante dai molteplici ruoli ricoperti e, quindi, si auspica perlomeno un'astensione da parte dell'architetto Mainardi dall'assumere qualsiasi posizione in grado influenzare il giudizio conclusivo della commissione.

## **7) Conclusioni**

Sulla base di tutte le osservazioni formulate nei punti precedenti, si esprime la contrarietà alla realizzazione del progetto preliminare della “Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste” in oggetto. Si chiede pertanto l'immediata soppressione dell'intero iter procedurale.

In via subordinata, nel caso si decidesse comunque di dare seguito all'attività di progettazione, si chiede che la presente Valutazione di Impatto Ambientale dia esito negativo, ovvero si richieda al soggetto proponente la realizzazione di un nuovo Studio di Impatto Ambientale conforme ai

parametri di legge, in particolare per quanto riguarda l'unitarietà dell'opera, nel quale si approfondiscano e si risolvano tutti quegli aspetti che sono stati evidenziati come critici nelle succitate osservazioni.

Con osservanza.

Quarto d'Altino, 16/08/2012

IL PRESIDENTE