



Spett. Ministero della transizione ecologica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
via C. Colombo 44
00147Roma
pec: VA@pec.mite.gov.it

Monfalcone 8.02.2023

Oggetto: Procedura di Valutazione di impatto ambientale relativa al **Progetto di fattibilità tecnico economica del "Potenziamento della linea Venezia-Trieste. Posti di movimento e varianti di tracciato. Pdm San Donà di Piave, PdM Fossalta di Portogruaro, Variante Portogruaro e Variante Isonzo". Osservazioni alla ripubblicazione**

Viste le controdeduzioni predisposte da Italferr S.p.A (4495 doc. Excell), in opposizione alle osservazioni presentate dal nostro Circolo in merito alla realizzazione di un nuovo ponte ferroviario sul fiume Isonzo, e i documenti prodotti da RFI alle integrazioni richieste dalla COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE – VIA E VAS Codice procedimento amministrativo: [ID:7842] si ritiene di procedere con la formulazione delle seguenti

ULTERIORI OSSERVAZIONI.

In premessa, dal momento che nel documento di Italferr S.p.A. si fa costantemente presente che le nostre osservazioni sono arrivate oltre i termini stabiliti, si precisa che questi sono stati modificati in corso d'opera dal MiTE, anticipandoli dal 11.03.2022 al 11.02.2022. Alla nostra richiesta di posticiparli, il Mite stesso ammetteva che ciò era avvenuto a causa di un *"mero errore del settore informatico"* ma prosegue, riconoscendo l'errore, che *"per il caso di specie si comunica che le osservazioni di codesta Associazione ambientale saranno comunque trasmesse alla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS per le valutazioni di competenza"* (pec del MiTE uscita 0019581. 17-02-2022).

A) ASPETTI PROGETTUALI

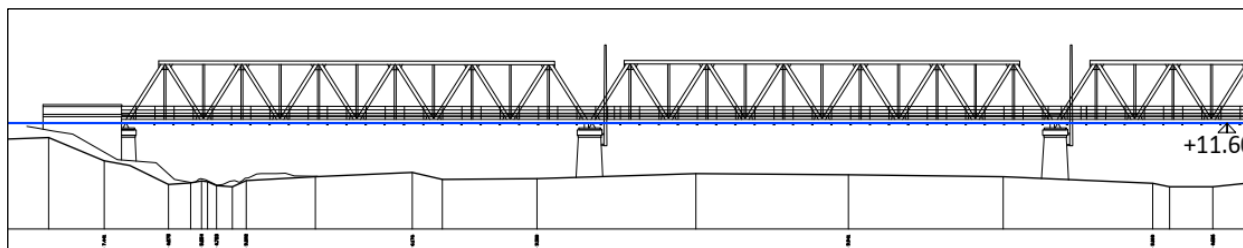
Alla richiesta di Legambiente di procedere alla demolizione di tutti i manufatti presenti nell'area golenale ed il successivo ripristino ambientale, Italferr sosteneva che la decisione sulla demolizione dei ponti dovesse essere assunta in una fase successiva, concordemente con l'Autorità idrica competente, la Soprintendenza e i comuni di Turriaco e Fiumicello Villa Vicentina, interessati al mantenimento dei ponti esistenti destinandoli a pista ciclabile.

Con la presentazione delle osservazioni di seguito precisate, il nostro Circolo intende invece sostenere la necessità di **prevedere sin da ora, nella documentazione di progetto, la demolizione della maggior parte dei manufatti presenti nell'area golenale ed il successivo ripristino ambientale.**

1) Problematiche idrauliche

Si osserva nuovamente che le varie ipotesi di piena analizzate nella RELAZIONE IDRAULICA (IZ0440R09RIID0002001), prevedono un livello idrico massimo del fiume, di fatto, quasi coincidente con la quota di intradosso dell'impalcato dei ponti esistenti e che pertanto sia molto probabile un ristagno di materiale fluttuato, che aggraverebbe il rischio idrico di possibili esondazioni.

Questa situazione di rischio idrico a nostro avviso si evidenzia con chiarezza nell'elaborato SEZIONI SIGNIFICATIVE CON LIVELLI IDRICI DEL FIUME ISONZO - ANTE E POST OPERAM (IZ0440R09WZID0002001A) che di seguito si riporta in modo esemplificato, relativamente al solo ponte a monte, ma che trova simile riscontro anche sull'altro ponte a valle.



+11.60 m slm (livello idrico Tr200 - ante operam e post operam)

In questo contesto risulta molto importante l'esito della nuova relazione idraulica predisposta da Italferr S.p.A. (IZ0440R09RIID0002001B), che ha analizzato anche lo scenario post operam, che prevedeva la demolizione delle due opere ferroviarie, unitamente ai relativi rilevati di approccio, simulando la propagazione della piena di progetto con tempo di ritorno di 200 anni. L'esito di tale simulazione ha evidenziato una riduzione dei livelli idrici in alveo di **almeno 50 cm** in corrispondenza del nuovo viadotto ferroviario e delle aree potenzialmente inondabili in località Pieris, un **modesto incremento** dei livelli idrici a valle, ed un interessamento della corrente di alveo del rilevato del ponte stradale.

Si ritiene pertanto che le demolizioni richieste avrebbero sicuramente un effetto positivo sulla risoluzione delle problematiche idriche.

2) Aspetti di rilevanza storico – culturale

Italferr S.p.A. nelle sue controdeduzioni evidenzia che comunque le demolizioni proposte devono essere sottoposte all'attenzione della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del FVG, per una valutazione in merito all'interesse storico – culturale degli attuali ponti ferroviari, al fine di una loro eventuale demolizione a seguito della loro dismissione.

Per quanto concerne questi aspetti (fatta salva la competenza e le prerogative di legge della Soprintendenza) si ritiene che il ponte ubicato più a valle abbia sicuramente caratteristiche di rilevanza storico – culturale, considerazione avvalorata da diverse pubblicazioni ed iniziative culturali, realizzate da studiosi ed associazioni locali.

L'inaugurazione del ponte è avvenuta il 10 giugno 1894, nell'ambito della realizzazione della linea ferroviaria Monfalcone – Ronchi – Cervignano, opera di rilevante interesse per le attività commerciali dei porti di Trieste e Monfalcone verso i territori del Regno d'Italia.

La gran parte della struttura odierna del ponte non ha però una corrispondenza con quella originaria: se si analizzano le poche foto dei primi decenni del '900, le travate metalliche originarie nella parte superiore avevano uno sviluppo ad arco mentre quelle attuali hanno una struttura scatolare.



Sempre dal confronto con le vecchie immagini, le pile attuali sembrano invece corrispondere a quelle originali, considerazione confermata anche dalla qualità quasi artigianale del rivestimento bugnato in pietra delle stesse, di improbabile esecuzione nel secolo successivo.

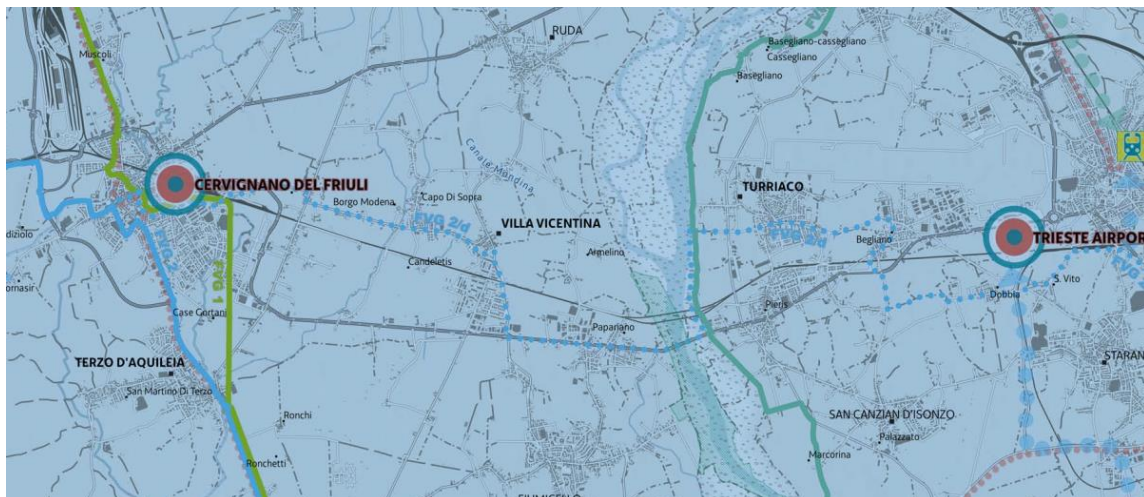


Si deve comunque riaffermare che questo ponte, pur avendo caratteristiche di rilevanza storico culturale, rappresenta comunque un elemento di grave rischio idrico.

Come precisato in precedenza le previsioni di livello idrico massimo del fiume nel prossimo futuro, di fatto coincide con la quota di intradosso dell'impalcato, rendendo molto probabile un ristagno di materiale fluttuato, che aggraverebbe il rischio di esondazioni nel territorio circostante.

3) Realizzazione pista ciclabile

I comuni di Turriaco e Fiumicello-Villa Vicentina, con le osservazioni presentate lo scorso anno, hanno espresso interesse alla conversione della destinazione di uno dei ponti esistenti a pista ciclabile. Questa struttura verrebbe a far parte del percorso ciclabile denominato FVG 2 d Cervignano – Monfalcone variante di diramazione/collegamento previsto dal Piano Regionale Mobilità Ciclistica (PREMOCI).



Com'è noto Legambiente è da sempre fortemente impegnata a favore dello sviluppo della mobilità sostenibile; tuttavia in questo caso il nostro Circolo esprime alcune riserve rispetto alla realizzazione della pista ciclabile sull'impalcato delle travate esistenti.

Viene prospettato il mantenimento di queste imponenti travate metalliche reticolari, costruite per sopportare i carichi in movimento di treni merci composti da decine di carri pesanti svariate tonnellate, con l'evidente sproporzione della struttura rispetto al semplice traffico ciclopeditoneo.

Riserve anche per quanto riguarda i costi di manutenzione che non sarebbero sicuramente esigui, non

ascrivibili ad RFI, in quanto estranei all'infrastruttura ferroviaria e quindi assunti, nel migliore dei casi, dalla Regione e, nella peggiore, scaricati sui comuni.

Ma la contrarietà a tale ipotesi viene principalmente dal più volte ricordato, grave rischio idrico che il mantenimento delle travate metalliche rappresenta per il territorio circostante.

4) Proposta di LEGAMBIENTE per una “variante delle ferrovie”

Valutati dunque gli aspetti storici, economici ed ambientali, il nostro Circolo intende comunque presentare una proposta per la realizzazione di una nuova pista ciclabile/percorso ciclabile che porti a Grado con una variante rispetto alla FVG5.

a) Si propone di realizzare una pista ciclabile lungo il tracciato della vecchia “Monfalcone – Cervignano” sostituendo le attuali travate metalliche con un nuovo impalcato, che appoggi sulle pile originarie, ad un’altezza tale da scongiurare il rischio idrico più volte richiamato.

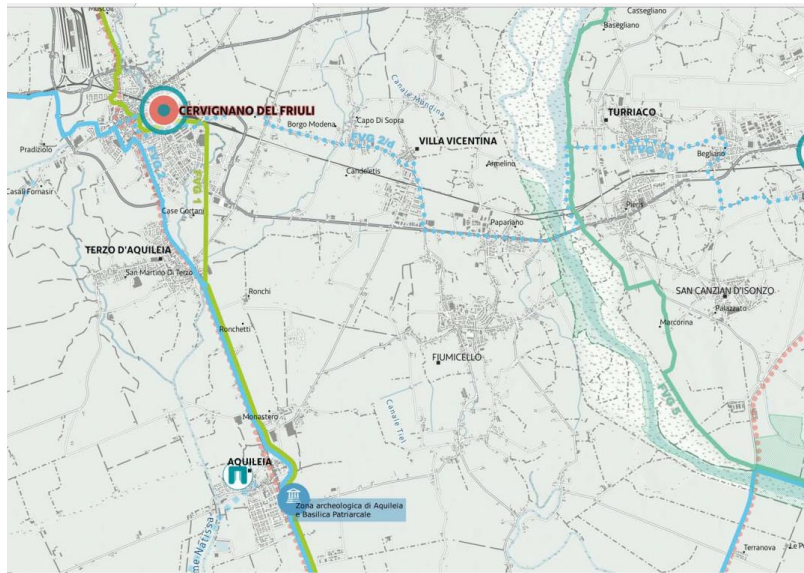
Un impalcato di dimensioni e struttura adatta per un utilizzo ciclopedonale, quindi decisamente meno imponente delle attuali travate metalliche, per il quale si può ritenere non saranno necessari i massicci rilevati di approccio, attualmente presenti nella zona golenale.

Questo nuovo progetto potrebbe anche prevedere la realizzazione in corrispondenza di qualche pila, di una piccola zona di sosta con funzione panoramica.

Anche dal punto di vista della valutazione del rischio idrico, questa proposta può risultare positiva, in quanto consente la demolizione di tutti i restanti manufatti presenti nell’area golenale, con gli effetti positivi sul deflusso delle piene, già certificato da Italferr S.p.A.-

Se mai verrà realizzato, si auspica che il nuovo ponte possa avere una qualità architettonica tale da valorizzare l’aspetto paesaggistico e consentire una migliore percezione del luogo e costituire una sorta di compensazione nei confronti delle comunità interessate dai lavori, che sono destinati a proseguire per diversi anni.

b) La prosecuzione della pista ciclabile nel comune di Fiumicello Villa Vicentina potrebbe avvenire lungo un nuovo itinerario ciclabile, che consenta il collegamento con la **FVG2, magari nei pressi della località Monastero, per poi procedere con la stessa verso Aquileia e Grado.**



La denominazione proposta di “variante delle ferrovie” deriva dal fatto che il nuovo itinerario collegherebbe il tracciato ferroviario della vecchia “Monfalcone – Cervignano” con la ciclovía **FVG2** che in questo tratto insiste sul sedime della vecchia “Cervignano – Aquileia – Pontile per Grado”.

Come esposto in premessa riteniamo che le ipotesi progettuali di cui sopra essere recepite sin da ora nella documentazione di progetto.

B) ASPETTI AMBIENTALI

Alle nostre osservazioni, dal punto 9 al 13, le controdeduzioni di Italferr S.p.A. non hanno dato alcuna

risposta. Alla richiesta del CTVA 1.75, il proponente ha presentato delle integrazioni nel documento Integrazioni del 09/01/2023 - Risposta alle richieste di integrazione -Z0400R22RGMD0000102A e, più approfonditamente, nel ADDENDUM: APPROFONDIMENTO BIODIVERSITÀ ED HABITAT-RELAZIONE GENERALE (IZ0400R22RGIM000021013A.doc).

Di seguito alcune osservazioni a questi documenti:

1) Paragrafo 4.2- Inquadramento faunistico

Mammiferi: viene riconosciuta, in quanto oggettivamente documentata la presenza del gatto selvatico *Felis silvestris* dello sciacallo dorato *Canis aureus* e della **lontra** (*Lutra lutra*), quest'ultima confermata dalla tesi di Laurea di Giacomo Stokel, (Università di Udine, 11 marzo 2021), per la cui conservazione l'ISPRA ha avviato un Piano d'azione nazionale PACLO (Quaderni di conservazione della Natura n. 35), inserita nella direttiva Habitat (92/43/CE), allegato II e nell'allegato B del DPR 357/97 come specie di interesse comunitario, nonché nell'allegato IV della Direttiva Habitat e allegato D del DPR 357, che richiedono una **protezione rigorosa**. Per la sua conservazione a pag 51 dell' ADDENDUM (riportato pure a pag 334 del file IZ0400R22RGIM0002101B), si afferma che, *“pur essendo un mammifero semi-acquatico, necessita di una frangia laterale secca”* nei passaggi faunistici che verranno realizzati per attraversare le vie di comunicazione. Ricordiamo che nell'area della variante Isonzo verranno sottratti 43.000 mq di cui 17.000 mq riferibile all' Habitat di interesse comunitario 92A0: viene assicurato il ripristino, ma l'intervento di progetto, che si protrarrà per parecchi anni, romperà la continuità degli habitat naturali, sia acquatici che terrestri, mettendo a rischio la stabilizzazione della ripresa di questo raro mustelide.

2) Paragrafo 4.2- viene finalmente esaminata la matrice **Pesci**, riportando informazioni ricavate dalla Carta delle Vocazioni Ittiche del Friuli-Venezia Giulia, integrate con le osservazioni compiute nel 2020 nell'ambito del progetto GREVISLIN (Programma Interreg V-A Italia-Slovenia 2014-2020), a conferma della ricchezza delle specie che fanno riferimento alle comunità ittiche della Zona dell'Alta pianura e a quella della Zona delle risorgive e della Bassa pianura. Sono presenti anche numerose specie alloctone e si assiste ad un generale declino delle popolazioni dovuto alla “variazione di portata del fiume, legata alla gestione delle acque in corrispondenza degli sbarramenti fluviali”.

Purtroppo nell'estate 2022 abbiamo assistito in tutto il nord Italia ad una siccità mai prima registrata, che per mesi ha visto il fiume Isonzo a secco, così come i canali di derivazione, e causato un'elevatissima moria di pesci di tutte le specie. Attualmente la fauna ittica è ancor più in sofferenza e la situazione non sembra potrà migliorare nel futuro, a causa dei lunghi periodi di siccità cui andremo con ogni probabilità incontro a causa della crisi climatica.

Nelle nostre osservazioni del 2022 chiedevamo, e **rinnoviamo la richiesta**, di istituire delle **stazioni di monitoraggio in alveo** per la verifica dello stato dell'ittiofauna. Tale richiesta è stata avanzata anche dal CTVA (1.78) che richiede la valutazione degli impatti sull'ittiofauna. Notiamo che, nell'Addendum Approfondimento biodiversità ed habitat (IZ0400R22RGIM0002103A), non si riscontra alcuna previsione in tal senso

3) Paragrafo 5.3- Misure di mitigazione per la fauna: riporta una serie di *“Disposizioni regionali per la gestione delle risorse ittiche nelle acque interne.”* (L.R. n.42/2017 art 38 comma1) e gli accorgimenti previsti dall'ETPI in aree di cantiere per la salvaguardia della fauna ittica e degli ambienti acquatici durante gli interventi in alveo, riportando la sezione relativa alle *Operazioni di cantiere*, di cui però non vengono esplicitate le applicazioni al presente progetto.

Infatti, mentre le misure riguardanti la vegetazione vengono dettagliate in ogni tipologia di intervento ed in ogni fase, integrandole anche con la successiva manutenzione (allegato IZ0400R22RGIA0000101B, elaborati grafici IZ0400R22P6IA0000103B e documenti dal IZ0400R22P6IA0000105B al IZ0400R22P6IA0000107B), **mancano le possibili ripercussioni** sulla fauna, non solo ittica, **derivanti dall'esecuzione dei lavori di cantiere**. Questi incideranno pesantemente sull' idromorfologia del corso d'acqua, come precisato dalle richieste 1.49 e 1.78 del MASA, (ex MiTE-2022-0149769) in quanto prevedono la formazione di argini artificiali che restringeranno l'ampiezza dell'alveo in due fasi consecutive, prima in sinistra Isonzo e poi in destra, oltre che intorbidimento e modifica della granulometria del fondo.

Infine **non viene precisato il periodo in cui verranno effettuati i lavori**, che dovrebbero evitare l'interferenza con i cicli riproduttivi di pesci ed uccelli, come suggerito dalle nostre precedenti osservazioni al progetto, e dalla richiesta 1.53 del MASA, affermando che: *“Per quanto concerne le tempistiche relative ai periodi di lavorazione, queste verranno definite nella successiva fase progettuale”* (pag 51).

Alla richiesta 1.54 del MASA di evitare **lavorazioni notturne** per non disturbare la fauna con l'illuminazione di cantiere, questa possibilità viene rimessa alla capacità organizzativa dell'appaltatore.

Si chiede di rispettare le indicazioni formulate dal MASA.

C) ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI

Il documento ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI E ANALISI MULTICRITERIA-Integrazioni 9.01.2023 (IZ0400F16RGEF000002A), propone tre alternative alla Variante Isonzo:

Soluzione 1 costruzione del nuovo ponte;

Soluzione 2 esercizio sui due ponti esistenti, con modifiche su quello dispari;

Soluzione Zero, che non viene presa in considerazione, visti gli obiettivi del progetto stesso, come dalle richieste del CTVA 1.1,.1.2,1.3. (MiTE-2022-0149769).

L'analisi non applica alcun modello preesistente di comprovata obbiettività: le categorie considerate (Complessità infrastrutturale- Esercizio- Sostenibilità ambientale-Realizzazione), sono a loro volta declinate in 9 parametri, cui vengono assegnati in modo arbitrario dei giudizi, con nessun elemento di obbiettività.

Ad es.a pag 18 tab 4, si valuta che il costo di investimento per la Soluzione 1 è *Critico* mentre per la Soluzione 2 è *Poco Critico*: il confronto non è comprensibile perché i circa due miliardi della Variante Isonzo non hanno un termine numerico di confronto con il costo della soluzione 2: la valutazione *Critico* per la Soluzione 1 ci pare sottostimata, ancor più per dell'incremento prevedibile dei costi dei materiali ed energetici.

Vengono confrontati anche i tempi di realizzazione: per la Soluzione 1 sono previsti 1.568 gg, circa 5 anni, ma manca un dato per la soluzione 2 da poter confrontare. Questa soluzione comporterà dei rallentamenti per un certo periodo, necessario alle modifiche al binario dispari, ma la tratta non sarà interrotta. Non valutare il tempo necessario per le modifiche, impedisce di quantificare il disagio che la circolazione temporanea su un solo binario potrà comportare.

Nella tab 3- *Valutazione sostenibilità ambientale*- si valuta il rischio idraulico e l'adeguamento sismico, considerati elementi poco critici nella Soluzione1 e **molto critici nella Soluzione 2**, ma questa valutazione non è ritenuta sufficiente per la demolizione dei due ponti attuali, al fine di raggiungere il secondo obiettivo del progetto, la sicurezza idraulica, che infatti non viene trattata nel presente progetto. Nella stessa tabella, l'impatto sul territorio è inteso come *Qualifica interferenze con l'ambiente antropico*. In nessuna voce viene considerato il danno ambientale quale criterio per la scelta tra le due opzioni. Soprattutto non si considera il danno al fiume Isonzo, che difficilmente potrà recuperare la sua naturalità in tempi brevi e comunque l'impatto sull'ecologia fluviale sarà negativo per tutti gli anni di intervento.

Per i proponenti la conclusione del confronto tra le due possibili alternative di progetto non può che essere la soluzione 1, infatti *"è stata portata avanti la realizzazione del nuovo attraversamento fuori sede poiché assicurava la risoluzione di problemi di rischio idraulico, maggiori prestazioni e minori tempi di realizzazione alla luce del minor impatto con l'esercizio."* Scelta scontata ma a nostro avviso quantomeno superficiale e predeterminata, che ha escluso una valutazione più approfondita della soluzione 2 (par 5, pag 20). La soluzione 3 non è stata presa in considerazione.

L'osservazione critica la metodologia poco scientifica applicata all'analisi delle alternative.

D) ANALISI COSTI/BENEFICI

Nel documento ANALISI COSTI/BENEFICI - Integrazioni del 09/01/2023 (IZ0400F16RGEF000001A) non viene considerata la soluzione 2, che è stata abbandonata senza quantificare la relazione costi/benefici di tale ipotesi per confrontarla con la soluzione 1.

Da quanto emerge, il costo di investimento della variante Isonzo al 2028, comprensivo del nuovo viadotto, valutato a prezzi 2021, ammonterebbe a 198.959.183 € (tab.15 pag 29), costo che sarà sicuramente maggiorato, e lo sarà ancor di più al 2031, a realizzazione conclusa.

In questa analisi non vengono considerati i treni merci che sappiamo essere il motivo preponderante che giustifica il PFTE in esame, viste le prospettive di crescita dei porti di Trieste e di Monfalcone. Riteniamo che il vantaggio economico di tale operazione sia dovuto al **trasporto delle merci, di cui non si fa cenno nel bilancio costi/benefici.**

Il dichiarante
Presidente del Circolo Legambiente "Ignazio Zanutto"
Michele Tonzar