

Monfalcone, lì 16 giugno 2003.

Spett.le

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Dipartimento per la protezione ambientale

Direzione per la Valutazione di Impatto Ambientale

Via Cristoforo Colombo, 44

00147 - ROMA

Spett.le

Ministero dei Beni e delle Attività Culturali

Direzione Generale per i Beni Architettonici ed il Paesaggio

Via di San Michele, 22

00153 - ROMA

Spett.le

Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia

Direzione regionale dell'ambiente - Servizio VIA

Via Giulia 75/1

34126 - TRIESTE

OGGETTO: OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE DELL'AMPLIAMENTO DELLA A4 CON LA TERZA CORSIA (TRATTA VILLESSE – LISERT)

Con riferimento all'AVVISO AL PUBBLICO DI AVVIO DI PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.) AI SENSI DEL DECRETO LEGISLATIVO N.190 DEL 20/08/2002 SUL PROGETTO dell'AMPLIAMENTO DELLA A4 CON LA TERZA CORSIA, si formulano le seguenti osservazioni:

PREMESSA

Il progetto di ampliamento della A4 con la terza corsia si inserisce nel quadro delle "infrastrutture strategiche" di cui alla Legge 443/2001, essendo parte dell'elenco delle opere previste dal Primo Programma delle infrastrutture strategiche approvato con la delibera del Consiglio Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) n. 121 del 6 Dicembre 2001.

L'attuale percorso autostradale, nel suo tratto orientale, in direzione EST si suddivide "di fatto" all'altezza di Villesse in due rami distinti: uno in direzione Trieste, l'altro in direzione Gorizia. Tale situazione si sostanzia nella presenza di già ben 4 corsie con caratteristiche autostradali, per ambi sensi di marcia, fra la Venezia-Giulia e la Slovenia.

Tale fatto non può essere certo ignorato, e tuttavia il ruolo del ramo autostradale Villesse - Gorizia come arteria drenante del traffico rispetto al ramo Villesse – Lisert non viene compiutamente analizzato, così come non viene approfondita la situazione dello stato dei lavori di completamento della rete autostradale nella vicina Repubblica di Slovenia.

Viste le ovvie ripercussioni che ciò avrà sui flussi viari in prossimità delle aree confinarie, suscita notevoli perplessità il fatto che la continuazione dell'opera in ambito internazionale non venga citata e considerata.

In quasi concomitanza temporale con il progetto per la terza corsia autostradale viene proposto, da altro soggetto, il progetto per una linea ferroviaria AC/AV nella tratta

Ronchi Sud – Trieste, sempre all'interno delle opere inserite nel Corridoio Paneuropeo V.

I due progetti, come specificato in seguito, si ignorano reciprocamente:

- i dati di base e le previsioni future dei flussi di traffico per le tratte in esame sono molto o totalmente diversi;
- la giustificazione della singola opera è in contraddizione con le strategie espresse negli obiettivi dell'altra;
- il quadro programmatico in cui sono presentate è spesso divergente pur rifacendosi, in teoria, al medesimo programma strategico (Corridoio 5);
- le reciproche interferenze nel territorio dei Comuni della Venezia Giulia, in particolare a Ronchi dei Legionari, non sono assolutamente considerate, per non parlare delle interazioni previste nello studio di RFI per la linea AC/AV che dovrebbe veder conferire oltre tre milioni di metri cubi di inerti per la realizzazione della terza corsia autostradale, quando nel progetto di AUTOVIE VENETE ciò non è nemmeno citato come ipotesi o necessità.

Di conseguenza, è strategicamente illogico ed ingiustificato affrontare l'esame di due grandi opere infrastrutturali inserite entrambe nel quadro di potenziamento dei servizi alla mobilità di merci e passeggeri del "Corridoio V", senza che l'una tenga conto dell'altra fin dalla progettazione preliminare.

Un tale approccio è sicuramente errato e fuorviante per quanto riguarda gli effetti delle opere in questione. A titolo di esempio, ricordiamo la proposta di "autostrada viaggiante" presente nel progetto ferroviario che va ad incidere sicuramente sui flussi di traffico autostradale e che dovrebbe pertanto essere integrata nello studio per il potenziamento dell'A4.

RIFERIMENTO PROGRAMMATICO (E3.4)

1. Lo studio di impatto ambientale elenca gli strumenti pianificatori dei Comuni interessati (peraltro senza alcuna precisione nei dati) omettendo le indicazioni in essi contenute rispetto alla previsione di liberalizzazione del tratto autostradale Lisert-Villesse, su cui da anni esistono anche richieste ufficiali sostenute all'unanimità da tutti i Comuni e da tutte le forze politiche dell'Isontino.
2. Lo SIA non cita i contenuti delle linee-guida per il nuovo Piano Territoriale Regolatore della Provincia di Gorizia (che invece è ben citato nell'altro progetto oggetto di V.I.A. presentato in contemporanea da AUTOVIE VENETE e riguardante il potenziamento dell'asse Villesse-Gorizia).
3. La presenza del vincolo tavolare di usi civici in cui tutti gli ampliamenti previsti in ambito carsico ricadono (e che sono parte integrante degli strumenti di pianificazione dei Comuni).non è tenuta in alcun conto.
4. Le giustificazioni primarie "*dal punto di vista etico-ecologico*" sono un'autentica presa in giro: ad esempio, in tutti i calcoli utilizzati dal redattore non si prende assolutamente in considerazione la percentuale dei mezzi pesanti e delle autovetture dei Paesi balcanici o dell'Europa dell'Est rispetto al totale dei veicoli. Visto che la loro presenza sicuramente crescerà in percentuale ed in termini complessivi nei prossimi anni, e la qualità del comburente utilizzato dai suddetti veicoli non è certamente paragonabile alla qualità del resto d'Europa, risulta pienamente infondato l'approdo al "*miglioramento complessivo della qualità dell'aria dell'abitato*".

RIFERIMENTO PROGETTUALE (E3.5)

L'intero capitolo è ricco di affermazioni imprecise ed in taluni casi perfino sconcertanti:

5. Nel paragrafo **E3.5.1. – Motivazione e caratteristiche territoriali** – in 4 (quattro) righe, oltre al rimando ad altra parte dello studio dove si argomenta un'evidente ed urgente necessità di ampliamento dell'autostrada presentando dati sul TGM che lo giustificerebbero solo per la tratta occidentale e centrale (da Palmanova a Quarto d'Altino), si afferma che *"[...] il pendolarismo della tratta orientale sostiene un traffico da e per Udine-Trieste dovuto proprio al terziarismo amministrativo collegato con gli Uffici amministrativi di Trieste, Palmanova e Udine"*. Tale motivazione è assurda; quali sarebbero, ad esempio, gli Uffici amministrativi di interesse sovralocale ubicati a Palmanova? Forse la sede regionale della Protezione Civile e dell'ARPA? E questi causano un utilizzo abnorme dell'autostrada? Inoltre, il massiccio transito di mezzi pesanti da e verso l'Est e le zone portuali di Monfalcone e Trieste centrano forse con il *"terziarismo amministrativo"*?
6. Nel paragrafo **E3.5.1.2. – Copertura della domanda** – si danno per scontati i dati di aumento del traffico lungo la tratta orientale dell'A4, dati da rivedere in un quadro complessivo di sviluppo del traffico inserendo le considerazioni espresse nello studio elaborato dalle RFI-FS, sempre all'interno del Corridoio V.
7. Sempre nel par. E3.5.1.2. (p.140), si prevede che *"[...] i tempi di transito della tratta di 18 km saranno inferiori dai 3 ai 5 minuti medi assoluti considerando che all'interno c'è la Barriera di Lisert."* All'interno del Corridoio V, prevedere un miglioramento di tal specie non ci sembra francamente neppure il caso di evidenziarlo, tanto più se per ottenerlo si spende così tanto in termini economici ed ambientali. Lo stesso miglioramento temporale si otterrebbe più facilmente e senza grossi costi finanziari ed ambientali, eliminando il casello del Lisert, che è fonte delle rare, ma impressionanti, congestioni presenti sulla tratta Villesse-Lisert in alcuni fine settimana estivi. Tanto più che nel progetto l'ampliamento della barriera del Lisert è irrisorio rispetto alla situazione esistente.
8. Nel paragrafo **E3.5.1.5.1. – Galleria artificiale Timavo** – viene ipotizzata, molto ipoteticamente (poiché si rimanda a successivi studi specialistici ed economici la reale fattibilità della stessa), la realizzazione di una galleria artificiale quale sorta di compensazione dei danni ambientali causati in fase di realizzazione dell'autostrada esistente *"[...] prevista come intervento mimetico atto a richiudere l'incisione che si è creata con il crollo della galleria che doveva essere scavata [...] originariamente"*. Qualcuno dovrebbe avvisare le Ferrovie dello Stato viste le quantità di gallerie in ambiente carsico che progettano di realizzare a qualche decina di metri da questo tratto...
9. Sempre con riferimento all'ipotesi di galleria artificiale si afferma testualmente che *"L'opera è inoltre pensata per il reimpiego dei materiali rocciosi di risulta dagli sbancamenti nel tratto carsico, che dovrebbero altrimenti essere smaltiti a discarica, con conseguente onere finanziario [...]"*. **Quindi non esistono grandi necessità di "inerti" per la realizzazione della terza corsia autostradale!** Ed i 3.000.000 di mc previsti dallo studio di RFI-FS per la nuova tratta ferroviaria Ronchi Sud-Trieste, risultanti dallo scavo delle nuove gallerie ferroviarie e la cui destinazione sarebbe proprio nella realizzazione dell'ampliamento dell'autostrada come si giustificano? E' evidente che chi ha redatto il progetto autostradale nulla conosce del progetto ferroviario e viceversa, anche se si occupano di opere che riguardano il medesimo territorio.

10. Nel paragrafo **E3.5.1.5.3. – Ferrovia ad alta velocità** – è dimostrata l'assoluta ignoranza reciproca dei progetti presentati. Quasi le interferenze fossero solo di ordine tecnico (ed invece dovrebbero partire da una comune base di dati e studi trasportistici in cui analizzare le problematiche esistenti, definendo soluzioni integrate compatibili) si afferma, sulla base del "[...] primo tracciolino presentato dalla stessa Direzione delle FF.SS. (il progetto) *sembra essere stato sospeso per la complessità della tratta in tracciato ipogeo. Il ballast non dovrebbe intercettare quello dell'autostrada che sarebbe in sovrappasso all'altezza di Selz. Poiché non si conosce la nuova proposta si sospende ogni giudizio.*" Il progetto di potenziamento del trasporto di merci e passeggeri su ferrovia contrasta decisamente gli obiettivi di maggior appetibilità del traffico su strada ed inoltre, essendo anch'esso stato ufficialmente presentato (anche se soltanto una settimana prima), la procedura di VIA andrebbe immediatamente interrotta per le necessarie reciproche integrazioni tecniche e strategiche che devono essere fatte dagli estensori dei relativi progetti e studi di impatto ambientale.
11. Nel paragrafo **E3.5.1.5.5. – Ipotesi alternativa tratta terminale A4** – si accenna in maniera poco chiara alla valutazione di un'ipotesi alternativa, peraltro l'unica presentata in tutto lo studio. Riportiamo integralmente quanto scritto a pag.143, perché francamente dimostra la pessima qualità dei testi dello SIA presentato: "La Concessionaria ha considerato, in funzione anche di un minor costo di esercizio, una possibile e valida alternativa alla complessità della terza corsia del comparto orientale; qui per prevalenza e completezza dello studio, si traccia tale proposta senza poiché, sempre nel quadro della Legge Obiettivo, una tale soluzione debba essere considerata valida a tutti gli effetti nel prosieguo delle attività e delle verifiche progettuali. Entrerebbe comunque appieno nel setto delle attività pertinenti alla terza corsia presentate con il presente SIA". Tale ipotesi viene solo sommariamente descritta nelle successive 15 righe del paragrafo e corrisponde a quanto contenuto nelle linee guida per il nuovo PTRP della Provincia di Gorizia e richiesto da anni da tutti i Comuni del Mandamento per sgravare la viabilità locale dall'intenso traffico veicolare di mezzi leggeri e pesanti (ancorché sia da qualche anno possibile il rimborso per i mezzi pesanti nella tratta Lisert-Villesse, molti autotreni si avvalgono delle deroghe imposte dalla normativa per le operazioni di carico/scarico nei centri abitati, in particolare quelli con O/D il porto e le zone industriali di Monfalcone). Traffico che dai dati elaborati nello studio per il Piano Provinciale dei Trasporti testimoniano una frequenza più che doppia rispetto a quella autostradale nella tratta corrispondente. E tale ipotesi viene definita **possibile e valida**. Lo SIA dovrebbe quindi essere integrato assolutamente con un approfondimento della stessa per permettere una valutazione più consapevole del progetto complessivo.

IMPATTI AMBIENTALI

12. Sul piano metodologico, lo studio è di faticosissima lettura, in gran parte incoerente ed incompatibile rispetto a quanto previsto dal DPCM 27.12.1988 e successive modifiche ed integrazioni e rispetto alle disposizioni della direttiva UE in materia di VIA. Inoltre, sul piano formale-sintattico, sembra un insieme assai arzigogolato di ampollose presentazioni di software gestionali e di nuovi modelli di simulazione, di infiniti elenchi anche dettagliatissimi di componenti ambientali o di fattori impattanti in gran parte inutili ai fini della comprensione del bilancio d'impatto ambientale anche da parte degli "addetti ai lavori".

Riassunto non tecnico

13. Il "Riassunto non tecnico" allegato al SIA è incredibilmente complicato ed inadeguato alla comprensione dei "non tecnici" e, nel merito, carente od impreciso anche nelle poche informazioni relative al progetto. A titolo di esempio, manca qualsiasi riferimento ad alternative considerate, all'analisi costi/benefici ed all'impatto sulla rete viaria normale. Anche l'analisi dello stato di fatto del traffico è assolutamente carente: il riferimento al TGM ancorché indicativo viene utilizzato per affermazioni arbitrarie quali "la capacità della tangenziale entra in collasso ripetutamente poiché il livello di servizio è imprevedibile" (pag.2 SIA riassunto non tecnico), riferito al tratto Quarto d'Altino – Duino. Ci si chiede cosa intenda l'elaboratore del SIA quando si riferisce a "tangenziale": o la tratta autostradale viene considerata la tangenziale del Nord del mare Adriatico oppure lo scrivente del SIA nel riassunto non tecnico si confonde con la tangenziale di Mestre e fornisce dati non riscontrati negli altri elaborati del progetto o dello SIA.
14. Come già accennato, i modelli di incremento del traffico non tengono in alcun conto dei progetti ferroviari, la qual cosa rende le stime proiettive presentate assolutamente poco credibili. Inoltre, non vi è alcuna indicazione precisa riguardo a situazioni di criticità orarie o stagionali in tema di flussi di traffico, né una disamina sulle ragioni dell'evoluzione dei flussi veicolari negli ultimi anni. Quindi, considerare il puro dato del TGM come indicatore principe risulta un'inaccettabile semplificazione.
15. Sempre all'interno del riassunto non tecnico, emergono dubbi dalla valutazione sugli schemi per il trattamento delle acque. Infatti non è chiaro:
 - quali sostanze vadano ad individuare i sensori ed i blocchi automatici per lo sversamento di sostanze tossiche lungo l'autostrada (ad esempio, la tratta è utilizzata per il trasporto di farine animali che vengono utilizzate presso l'impianto termoelettrico Endesa di Monfalcone);
 - in cosa consista il disinquinamento delle acque in quanto si fa riferimento all'evaporazione naturale ed a disoleatori e sistemi fitodepuranti, senza spiegare dove vadano a finire i residui di materiale inquinante.
16. Più in generale desta grave preoccupazione il trattamento delle acque meteoriche visto che con l'allargamento dell'autostrada la quantità di acqua meteorica reflua è destinata ad aumentare notevolmente. A questa ovviamente va aggiunta l'acqua proveniente dalle alture circostanti l'autostrada nel tratto carsico.
17. La soluzione prevista per lo sfruttamento delle acque meteoriche mediante sistemi di lagunaggio non sembra comprendere sistemi di depurazione, né garanzie sulla capacità di assorbimento delle precipitazioni che tendono sempre più ad aumentare in intensità.

Elaborati E3 – G2 dello SIA

18. Nel progetto in questione non viene considerato efficacemente il rischio di ribaltamento di autotreni con fuoriuscita dalla carreggiata autostradale. A questo proposito si rileva che in alcuni punti dell'autostrada, in seguito all'allargamento alla terza corsia, le abitazioni si troverebbero praticamente a fianco dell'autostrada ad una quota di alcuni metri inferiore rispetto al tracciato della stessa, con grave rischio per la popolazione stessa (vedasi la situazione in Via delle Fornaci e Via Metlika nel Comune di Ronchi dei Legionari).
19. Rispetto ai Siti di Importanza Comunitaria, di cui è rilevata la presenza, non è stata presentata la relativa Valutazione d'Incidenza Ambientale, come previsto dalle leggi in vigore (rispettate invece nello SIA per la nuova tratta ferroviaria Ronchi Sud – Trieste).

20. In alcune zone di tutela ambientale sono previsti notevoli sbancamenti delle pendici carsiche, specie in Comune di Monfalcone, località Pietrarossa, senza alcuna valutazione puntuale del valore naturalistico che andrebbe perso irreversibilmente in un'area già pesantemente penalizzata da un'infrastrutturazione eccessiva.
21. Contrariamente a quanto pomposamente affermato nel par. G2.7.3.1., **l'allargamento del manufatto varierà eccome il paesaggio naturale ed antropico**, specie nell'area carsica (Comuni di Ronchi dei Legionari, Monfalcone, Doberdò del Lago, Duino-Aurisina), e comporterà la perdita di un'ulteriore fascia di terreno naturale in ambiti di tutela, con vincoli iscritti di usi civici, nonché il necessario abbattimento di alcune residenze presenti lungo l'asse dell'A4, che già risentono del pesante inquinamento derivante dalla soprastante autostrada (in assenza assoluta di barriere fonoassorbenti e "*spugnanti il polluto*", come direbbe l'estensore del presente SIA).
22. Inoltre, **non è assolutamente valutato l'impatto della concomitanza dei cantieri** per la realizzazione della nuova linea AC/AV e di quelli per l'ampliamento della A4.
23. L'intera frazione di Selz, in particolare, dovrebbe sopportare per anni una situazione insostenibile per inquinamento da rumori, polveri e traffico, in perfetto isolamento dal resto del tessuto urbanistico locale. E nella eventuale prospettiva di una realizzazione di entrambe le opere (terza corsia e AC/AV), con tutti gli allegati sovrappassi e svincoli di accesso alle abitazioni superstiti, la qualità della vita in loco non potrà certo essere definita migliore.
24. Oltre agli ovvi disagi arrecati durante il periodo di cantierizzazione, si richiede un'adeguata valutazione in merito alla qualità della vita prospettata per gli abitanti dei Comuni interessati da entrambe le infrastrutture progettate nell'ambito della Legge Obiettivo, dopo la loro eventuale entrata in funzione.

CONCLUSIONI

Sulla base di quanto sinora esposto risulta evidente che:

1) Non c'è alcuna giustificazione per l'ampliamento dell'autostrada fra Villesse e Duino-Aurisina, perché:

- I dati presentati nello studio evidenziano come all'interno del tracciato Quarto d'Altino-Lisert i flussi siano molto diversificati; si va, infatti, dai quasi 42.000 veicoli complessivi del tratto fra Quarto d'Altino e S. Donà di Piave, ai circa 36.000 del tratto Palmanova – Villesse, per ridursi ai 26.100 della tratta Redipuglia – Lisert. Anche questi semplici dati testimoniano l'inutilità di procedere alla costruzione della terza corsia nel tratto Villesse – Lisert.
- Se fossero stati presentati dati riguardo le criticità e le punte di traffico, sarebbe risultato evidente "l'imbutto" rappresentato dalla barriera del Lisert, il cui stesso potenziamento progettato da Autovie Venete è fortemente ridotto e condizionato dalle condizioni strutturali in cui è stato posizionato. Aumentare la capacità dei veicoli in entrata o in uscita, attraendo ulteriori quote di traffico, aggraverebbe ulteriormente le criticità con presenze di code che raggiungono la barriera di Villesse; il progetto presentato, quindi non risolve il problema del congestionamento della barriera del Lisert nei momenti di punta (fine settimana estivi).
- La prosecuzione oltre il casello del Lisert fino al nuovo svincolo di Duino della terza corsia è di una palese inutilità, in quanto ripropone un nuovo collo di bottiglia dopo la "strozzatura" del Lisert, che già si verifica quotidianamente alla fine della tratta in esercizio in Comune di Trieste dopo lo svincolo di Padriciano in prossimità del cosiddetto bivio H.

- Tutti i Comuni del mandamento monfalconese da vari anni richiedono la liberalizzazione del tratto autostradale al traffico leggero per sgravare i centri urbani dal traffico di attraversamento, stante la sottoutilizzazione della tratta Villesse-Lisert; in particolare si sottolinea, come riportato nello SIA a p.107 del capitolo E3.3 – FATTORI AMBIENTALI -, che il Piano della Viabilità e Mobilità della Provincia di Gorizia cita al punto A.2: "*Spostamento della barriera autostradale del Lisert tra Villesse e Palmanova, con conseguente liberalizzazione dal pedaggio di detto tronco, allo scopo di realizzare una circonvallazione Nord dell'area monfalconese e di creare un'alternativa alla SS n.14 tra Monfalcone e Cervignano, attraverso il percorso autostradale Lisert- Villesse ed il percorso sulla SS n.351 tra Villesse e Cervignano*". Tale alternativa progettuale è stata solo accennata in maniera molto superficiale, mentre dovrebbe essere presentata a tutti gli effetti all'interno dello SIA.

2) Il progetto di ampliamento della A4, inserito all'interno delle opere che si rifanno al Corridoio Paneuropeo V, non può essere fondato su dati totalmente difformi o incoerenti con quelli di base che sono stati redatti per altre opere concomitanti, per quanto riguarda i flussi di base o di previsione. Inoltre la valutazione dev'essere globale, anche per gli effetti sinergici indotti sui centri urbani attraversati e sull'ambiente.

3) Il potenziamento autostradale di tratte assolutamente non sature, come la Lisert – Villesse, in buona parte al servizio di un traffico con O/D locale/regionale, rischia di essere fortemente condizionante eventuali sviluppi del trasporto merci su ferrovia, specie alla luce di un'assenza di strategia complessiva che migliori l'attuale rete dei servizi logistici. Al di là delle integrazioni richieste al progetto ed allo SIA, va molto ben approfondita la scelta strategica di indirizzo che si vuol dare al Corridoio V in quest'area.

4) Così come presentato lo SIA è inaccettabile ed andrebbe completamente rifatto secondo quanto previsto dalle normative del DPCM 27/12/88 e successive modifiche ed integrazioni.

Per LEGAMBIENTE circolo GREENGANG – Monfalcone
(v. Valentini 82, Monfalcone – tel/fax: 0481/412420)
Il Presidente
(Rodolfo Fumolo)