



Osservazioni sul Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità e della Logistica delle Merci.

INDICE

Premessa	2
Introduzione generale	2
- La scelta strategica del Friuli come piattaforma logistica.....	2
- Una pianificazione di settore che governa il sistema territoriale regionale.....	3
- La sostenibilità non è una discussione da salotto.....	3
- Dalla VAS alcune indicazioni utili, ma potranno servire?.....	5
La pianificazione della rete viaria	5
- Pianificazione di settore e pianificazione territoriale generale.....	5
- I limiti del Piano.....	6
- Alcuni indirizzi del Piano: opportunità, criticità, contraddizioni.....	6
- Motivazioni e validazione delle proposte di piano.....	7
- La VAS e le alternative.....	8
- Una considerazione sulle motivazioni della Cimpello Sequals Gemona.....	8
Osservazioni puntuali su alcuni casi specifici di viabilità proposta, con riferimento alle schede del rapporto ambientale VAS	10
- Azione progetto 4 - collegamento veloce Palmanova Manzano.....	11
- Azione progetto 8 - asse Vivaro Dignano Udine.....	12
- Azione progetto 11 - raccordo autostradale Cimpello Sequals Gemona.....	13
- Azione progetto 13 - messa in sicurezza SS 13, SS 14, SR 56	
La pianificazione della Mobilità delle Merci e della Logistica	14
- Considerazioni generali.....	14
- La questione della ferrovia AV/AC.....	15
- La portualità tra pregresso e cronaca.....	18
- La logistica nell'area udinese.....	19
Alcune conclusioni	



PREMESSA

Le presenti considerazioni sono state elaborate da Legambiente FVG come osservazioni al Piano delle infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica adottato dalla Giunta Regionale il 29.12.2010 e costituiscono il primo atto di rapporto dell'Associazione con questo documento, non avendo essa potuto partecipare alla fase di consultazione successiva alla adozione in via preliminare avvenuta con la DGR n.1137 del 09.06.2010. In discutibile ottemperanza a quanto previsto dall'art.4 della LR 41/1986, l'attivazione delle consultazioni degli enti locali, delle organizzazioni e dei soggetti pubblici e privati portatori di interessi collettivi nel campo dei trasporti ha coinvolto 273 (di cui 47 hanno risposto) soggetti ma non le associazioni di protezione ambientale, pur essendoci l'obbligo di accompagnare l'iter di approvazione del piano con una procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

Non si vuole mettere in discussione la competenza delle autorità ambientali coinvolte nel procedimento, ma sicuramente sarebbe stato utile ascoltare fin dalla fase di scoping del Piano anche soggetti portatori di interessi diffusi nel campo ambientale e totalmente indipendenti dall'autorità pubblica che ha prodotto il Piano stesso.

Anche per questo motivo, poiché siamo costretti a confrontarci con le logiche complessive del Piano e non solo sull'articolazione specifica dello stesso, riteniamo non utile utilizzare la scheda predisposta per le osservazioni al piano e alla documentazione relativa alla VAS.

INTRODUZIONE GENERALE

La scelta strategica del Friuli come piattaforma logistica

Il Piano in oggetto rappresenta il consolidamento di una visione strategica del ruolo che la Regione FVG vuole svolgere nel quadro locale e globale. Tale visione del FVG come piattaforma logistica, insieme di nodi e corridoi per il trasferimento di flussi, si è affermata negli ultimi 20 anni non solo come ruolo logico dovuto a una precisa posizione geografica, ma come asse di riferimento di tutte le politiche di sviluppo, anche in sostituzione di quel ruolo manifatturiero che la stessa Regione si era ritagliato nella seconda metà del secolo scorso e che viene ritenuto in ineluttabile restringimento. Il cosiddetto "studio Monitor" dei primi anni 2000 ne aveva sistematizzato i contenuti.

Questa visione strategica aveva già trovato una sua chiara collocazione nel PTR (Piano Territoriale Regionale) adottato dalla Giunta Illy e poi rigettato dall'attuale Amministrazione. Al di là del ribaltamento della logica pianificatoria, il documento in oggetto, che è un documento settoriale privo di riferimento a un documento generale quale dovrà essere il futuro PGT (Piano di Governo del Territorio), conferma tutte le grandi scelte di quella visione.

La domanda di fondo che ci poniamo come associazione ambientalista che cerca di rappresentare gli interessi delle presenti e future generazioni che vivono sul territorio regionale è se questa



prospettiva strategica è auspicabile e sostenibile nelle sue conseguenze ambientali, sociali ed economiche che induce nel territorio stesso.

Una pianificazione di settore che governa il sistema territoriale regionale.

Da un punto di vista disciplinare non è possibile accettare un documento di settore come questo che dovrà essere recepito obbligatoriamente nello strumento di pianificazione generale di governo del territorio, così come previsto dalla modifica alla LR 23/2007 con un nuovo art.3 bis introdotto dall'art.54 dalla LR 16/2008, oltreché dalle Norme di Attuazione del presente Piano.

E d'altronde questo documento ha in pratica le stesse caratteristiche dello strumento urbanistico generale di governo del territorio poiché in conseguenza dell'art.7 comma 1 della LR 11/2009 ("Misure urgenti in materia di sviluppo economico regionale") gli atti di pianificazione del Sistema dei Trasporti hanno la prevalenza sui piani comunali anche senza essere recepiti dal PUR o dal PGT.

E' evidente che questo intreccio legislativo, accompagnato dagli ulteriori atti di accordo tra Governo e Regione FVG per la gestione commissariale, ai sensi di poteri in materia di protezione civile, della realizzazione di praticamente tutte le opere di viabilità previste in Regione (di fatto le 19 azioni previste dal Piano), ha bisogno urgente di una copertura pianificatoria. Ma la volontà di attivare l'economia dei lavori pubblici non può legittimamente stravolgere l'intero sistema delle scelte territoriali.

La sostenibilità non è una discussione da salotto.

Il Piano in esame è accompagnato da un corposo Rapporto ambientale ai fini della VAS (Valutazione Ambientale Strategica).

Tale rapporto ambientale utilizza in maniera spinta un sistema a matrici per misurare le coerenze interne ed esterne del piano a nostro parere fortemente inadeguato per due ordini di motivi.

Per quanto riguarda la coerenza interna, se da una parte va incoraggiato il tentativo del Piano di indicare obiettivi trasportistici e indicazioni ambientali adeguati e moderni, pesano come macigni alcune opere di vecchia concezione che non solo sono in palese contrasto con i suddetti obiettivi ma, addirittura, essendo già avviati per le stesse iter autorizzativi, non vengono di fatto neanche sottoposti a valutazione.

Tutte le azioni del piano vengono definite coerenti con gli obiettivi posti dalla Regione. Se così è allora c'è qualcosa che non va negli obiettivi che evidentemente se non sono disattesi, sono contraddittori e poco chiari. Come è possibile, ad esempio, che un obiettivo che recita: *"Perseguire lo sviluppo di una rete regionale di viabilità autostradale e stradale funzionale e di qualità correlata con lo sviluppo sostenibile e quindi in grado di assicurare, nel rispetto dell'ambiente e del territorio, oltre ad un adeguato livello di servizio per i flussi di traffico, anche l'aumento della sicurezza e la riduzione dell'incidentalità"* (VAS - Rapporto ambientale - pag. 16) sia perfettamente coerente con la



costruzione di nuove infrastrutture stradali non giustificate, antieconomiche e altamente impattanti?

Si possono poi fare delle considerazioni sulla limitatezza dei documenti con cui all'interno del Rapporto si è verificata la coerenza esterna del piano, ad esempio la mancanza di un confronto con il PER (Piano Energetico Regionale) qualora quello esistente possa anche essere considerato un riferimento di valutazione ambientale, o sul fatto che la mancata attuale elaborazione del Piano di Tutela delle acque faccia attribuire valori neutri agli impatti di strade che comunque interferiscono pesantemente con corpi acquiferi regionali, ma nell'insieme si può dire che i parametri ambientali su cui confrontare il Piano sono stati qualitativamente identificati.

Ma siccome questi parametri non vengono anche dimensionalmente identificati il gioco rischia di ripiegarsi su se stesso e le faccine che sorridono o piangono appaiono come dei tifosi silenziosi che non riescono ad incidere sulla partita. Una partita peraltro che sembra già decisa a tavolino, dove alcune valutazioni di "non correlato" al posto di un più opportuno "non coerente" sono indicative, e dove le problematiche ambientali potranno ottenere al massimo qualche mitigazione.

Speriamo non sia così e che perlomeno qualche faccina piangente riesca a commuovere gli arbitri. Tuttavia è opportuno chiarire quale importanza possono avere dei parametri quantitativi di sostenibilità nel settore delle infrastrutture di trasporto, della mobilità e della logistica delle merci. Quali obiettivi numerici si pone la Regione FVG nell'ambito della mobilità delle persone sull'uso delle diverse modalità di trasporto, perlomeno per quanto riguarda gli spostamenti interni alla regione? E quale quantità di merci deve viaggiare per ferrovia o su strada rispetto alle attuali percentuali di ripartizione modale? La conoscenza della situazione attuale c'è, c'è la consapevolezza della necessità di modificare l'attuale utilizzo delle infrastrutture, ma non ci sono limiti alla praticabilità del territorio regionale per il sistema infrastrutturale al servizio del trasporto di persone e merci.

Vale la pena ricordare due temi fondamentali nel definire l'accettabilità di infrastrutture di trasporto: il consumo di suolo e il paesaggio.

Il consumo di suolo pro capite in Regione FVG è quasi sicuramente il più alto in Italia ed è di circa 600 metri quadri per abitante. E' dovuto solo parzialmente alla proliferazione urbana degli ultimi 30 anni ed è probabilmente il consolidato storico della funzione regionale di piattaforma logistica militare. Un ulteriore consumo di suolo che non faccia i conti con la situazione consolidata ed aggiunga a cuor leggero occupazioni territoriali per una piattaforma logistica del mercato globale merita un ripensamento e comunque va valutato nella sua accettabilità dimensionale.

La pianificazione del paesaggio non ha trovato cittadinanza in Friuli Venezia Giulia, malgrado alcuni tentativi sfortunati. Il rapporto tra infrastrutture e paesaggio è un tema di grande attualità che può trovare anche soluzioni innovative e positive. Ma la mancanza di una strumentazione di base e di una definizione puntuale dei valori non può che essere la premessa di una prevedibile conflittualità sui singoli interventi che neppure il richiamo ad una accuratezza progettuale può pensare di risolvere.

Si tratta di limiti oggettivi del procedimento di VAS, purtroppo comuni a quasi tutti gli strumenti di pianificazione che provengono dalla Regione FVG, e che hanno rapidamente bisogno di essere corretti costruendo un adeguato quadro di riferimento per il significato del concetto di sostenibilità e dei parametri che lo misurano.



Dalla VAS alcune indicazioni utili, ma potranno servire ?

Malgrado i limiti oggettivi dovuti alle considerazioni sopra esposte, il rapporto ambientale contiene una interessante serie di schede relative alle 39 azioni progettuali concrete previste dal piano.

Ognuno di questi interventi avrebbe bisogno di una serie di considerazioni specifiche, anche se in linea di massima molti degli interventi previsti sono auspicabili e positivi, in particolare quando si riferiscono ad opere non procrastinabili e ormai avviate quali la terza corsia autostradale e l'adeguamento della Villesse Gorizia, oppure a opere di manutenzione e miglioramento della sicurezza di infrastrutture esistenti.

Ci sono però molte scelte che appartengono ad un consolidato del passato che andrebbero sottoposte a una revisione valutativa per motivi ambientali e funzionali e che tuttavia appaiono ormai ingessate da accordi interistituzionali e talvolta da coperture finanziarie.

Non appare esserci però alcuna volontà di dare a questo piano anche una libertà di discussione e di verifica che appare sempre più necessaria per una razionalità nell'uso del territorio e delle risorse finanziarie. Nel seguito delle osservazioni signaleremo alcune di queste situazioni, sperando che l'occasione non venga buttata via.

LA PIANIFICAZIONE DELLA RETE VIARIA

Pianificazione di settore e Pianificazione territoriale generale

La prima considerazione che è doveroso proporre è quella del rapporto tra le pianificazioni di settore e la pianificazione generale regionale. Il Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica è un piano di settore che viene predisposto in totale assenza di una Pianificazione Territoriale Regionale Generale. La riesumazione del PURG del 1978 che è stata operata per legge appare un artificio formale ormai privo di contenuti e in tal senso viene richiamato per una verifica pro forma delle coerenze nel Rapporto Ambientale. Più utile sarebbe stato piuttosto far riferimento almeno alle conoscenze sui temi territoriali generali già elaborate (se ce ne sono come a quest'ora dovrebbero esserci) per il nuovo PGT, o a quelle di base già presenti nell'ultimo PTR, non più approvato ma ricco di materiali ed elaborazioni.

In ogni caso l'assenza dello strumento di pianificazione generale costituisce un limite decisivo per il presente Piano venendo a mancare una interazione tra i vari temi territoriali non solo nella realtà attuale ma anche in prospettiva. Tutti i ragionamenti sono quindi confinati nel settore (sistema della mobilità in senso lato), perdendo ogni confronto con il futuro disegno del sistema degli insediamenti e di quello ambientale.

Questa carenza è molto rilevante ai fini della caratterizzazione della domanda di trasporto, dei rapporti reciproci tra sistemi nella loro evoluzione (diverse possibili allocazioni di servizi,



riorganizzazione del sistema produttivo), di valutazione degli impatti delle infrastrutture proposte sia sull'ambiente-paesaggio che sulla struttura insediativa in un'ottica che comprenda anche i futuri assetti. In tal senso elaborare il Piano all'interno degli strumenti del PGT - Piano di Governo del Territorio (il DTSR – Documento Territoriale Strategico Regionale e la CDV – Carta dei Valori) offrirebbe ben altre garanzie di credibilità, di corretta definizione degli obiettivi e delle priorità.

Il fatto poi che il presente Piano debba venir recepito come dato di fatto nel futuro strumento di pianificazione generale regionale, come esplicitamente previsto, rappresenta una scelta assolutamente non condivisibile sia in termini logici che di condizionamento delle future fondamentali scelte per il territorio regionale.

I limiti del Piano

Il Piano che viene proposto è di fatto la sommatoria di almeno due diversi piani di settore, che vengono trattati separatamente e dialogano poco tra loro. In particolare la parte che riguarda la viabilità è avulsa dalle altre e risponde sostanzialmente a una logica specifica di completamento e riassetto della rete stradale, con riferimenti deboli ad altri strumenti come il Piano per il Trasporto Pubblico Locale (da elaborare) e i Piani Urbani dalla Mobilità (di competenza dei comuni, non obbligatori).

Il Piano poi tratta sostanzialmente solo una parte del sistema della viabilità (rete primaria delle autostrade e rete stradale regionale di primo livello), reintroducendo un concetto di soglia di interesse regionale che già costituiva uno degli elementi di criticità del PTR del 2007.

In realtà così si trascura una parte anche significativa della viabilità che innerva comunque il territorio (vedi il caso di San Vito al Tagliamento): questo costituisce un limite significativo nella valutazione della domanda e dell'offerta e nella modellistica adottata. Anche nella definizione degli interventi la valorizzazione di elementi della rete più diffusi e capillari potrebbe dare risultati importanti per l'efficienza complessiva del sistema con minori costi anche dal punto di vista ambientale.

Alcuni indirizzi del Piano: opportunità, criticità, contraddizioni

Sempre con riferimento al Sistema della viabilità, vanno valutate positivamente alcune ripetute considerazioni generali di indirizzo che compaiono in varie parti del Piano:

- il riconoscimento di una necessaria maggior attenzione rispetto al passato agli aspetti di tutela del territorio nella progettazione stradale;
- la necessità di non aumentare troppo l'offerta infrastrutturale, per non favorire il conseguente noto fenomeno della crescita della domanda di trasporto individuale su gomma;



- l'attenzione alla questione ambientale nelle sue varie componenti e alla sicurezza della circolazione stradale;
- l'adozione di valutazioni cautelative sulla domanda per i prossimi anni, scommettendo sullo spostamento progressivo dal trasporto individuale su gomma ad altri modi di trasporto che questo piano vuol favorire.

Si pone peraltro il problema di capire se il Piano con le sue previsioni risponda effettivamente a questa logica con esiti positivi.

A tal proposito alcune indicazioni contengono elementi di criticità, proponendo alcune infrastrutture nuove, come la Cimpello-Gemona in forma autostradale, non coerenti con gli assunti sopra citati. Anche alcuni interventi importanti di ristrutturazione in ambiti complessi dal punto di vista insediativo (come la SS13) richiedono un'attenzione particolare per evitare effetti indesiderati; qualche azione più decisa per favorire nuovi modi di trasporto dovrebbe poi essere assunta nelle aree di contorno ai maggiori agglomerati urbani, che sono quelle con maggiori problemi. Anche in questi casi una pianificazione non di settore, come i progetti strategici legati ai Sistemi Territoriali Locali che il PGT deve individuare, darebbe sicuramente ben maggiori garanzie di qualità e innovazione.

Inoltre, nell'affrontare il tema della strategia futura (cap. 3.2 della Relazione Illustrativa) per quel che riguarda i collegamenti con le Regioni limitrofe, il Piano, facendo riferimento alla Pedemontana Veneta, trae la motivazione per la realizzazione della Cimpello-Sequals-Gemona con carattere di grande viabilità, e collegandosi alla prosecuzione dell'Autostrada Alemagna inserisce addirittura l'Autostrada Carnia-Cadore (collegamento A23-A27), oggetto di studio da parte dell'ANAS, tra gli interventi complementari del Piano

Si vuole qui affermare che tali indicazioni appaiono da un lato assolutamente fuori degli indirizzi richiamati e in grado di stravolgere l'impianto del Piano proposto. Le considerazioni utilizzate appaiono peraltro deboli, semplicistiche e prive di valutazione dei rapporti con i territori interessati.

Motivazione e validazione delle proposte di Piano

Un'altra considerazione critica sul Piano riguarda le motivazioni degli interventi viari (indicati come "Azioni dirette") che il Piano propone: le opere individuate in tali Azioni sono di fatto frutto di proposte e indicazioni variamente provenienti da precedenti accordi, Intese quadro Stato-Regione, atti di programmazione, deliberazioni regionali, manifestazioni di intenti. In via generale i percorsi precedenti seguiti da tali proposte non garantiscono certamente un'adeguata valutazione con riferimento alla loro necessità e attualità, alle alternative possibili, alla coerenza rispetto a scelte non settoriali a scala territoriale.

Compito dell'attività di pianificazione è quindi quello di procedere a una omogeneizzazione, confronto, selezione, lettura critica e validazione del complesso di proposte che diventano parte del Piano. Nel caso in esame il lavoro di verifica della bontà ed efficacia delle proposte di Piano avviene con la formulazione di un modello di simulazione della rete stradale e della domanda di trasporto, che fornisce indicazioni relative ai futuri scenari, e con la caratterizzazione della rete mediante un



Grafo archi e nodi, con indicatori funzionali della rete che caratterizzano gli obiettivi da raggiungere. Il lavoro è sicuramente interessante e può costituire, con i limiti dei dati di traffico di partenza disponibili e in chiave esclusivamente trasportistica, un elemento di verifica degli interventi proposti. Certamente non sono state testate, come il modello consentirebbe, soluzioni alternative o scenari di realizzazioni solo parziali. In alcuni casi poi, come per la Cimpello-Sequals-Gemona, i dati non sembrano confermare la validità della proposta rispetto ad altre possibili esigenze e scelte sia per l'area a cavallo del Tagliamento che per la funzione di collegamento a scala regionale e oltre.

In sostanza si può in realtà dire che il Piano funge da raccoglitore di indicazioni non omogenee in termini di provenienza, approfondimento progettuale, qualità, che vengono assemblate e inserite come elementi della rete della viabilità. A valle dell'approvazione del Piano queste indicazioni assumeranno una loro definitiva credibilità e attuabilità senza che sia significativamente cambiata la qualità del percorso decisionale e delle verifiche non solo settoriali che le riguardano.

La VAS e le alternative

Le considerazioni sopra esposte per la parte relativa alle infrastrutture viarie del Piano vanno integrate prendendo in esame il percorso della VAS che si svolge in contemporanea alla formazione e adozione del Piano stesso. Dai documenti relativi alla VAS, infatti, deve risultare una caratterizzazione delle scelte di piano al fine di una loro validazione.

In realtà il Rapporto Ambientale mette in luce alcuni problemi generali di coerenza del Piano con il PRMA (Piano Regionale di miglioramento della qualità dell'aria) e con alcuni programmi europei. Ma la mancanza di un riferimento di pianificazione territoriale generale aggiornato (il PGT, con i suoi documenti costitutivi, e il Piano Paesaggistico) rendono molte parti del lavoro poco significative, come la già citata improbabile verifica di coerenza con il PURG.

Inoltre quando il Rapporto Ambientale passa a esaminare le singole Azioni dirette di piano, prescinde di fatto dalla valutazione di possibili alternative (compresa l'alternativa zero) proprio richiamando in genere le decisioni precedenti che hanno caratterizzato l'opera specifica. Operazione questa non corretta né in termini logici né procedurali.

Pur con tali carenze, il Rapporto mette in evidenza che alcuni interventi, anche con riferimento alla Valutazione di Incidenza predisposta, presentano impatti significativi. In particolare questo vale per la Cimpello-Sequals-Gemona: per quest'opera la stessa Giunta Regionale nella delibera di adozione del Piano ha espresso la necessità di un approfondimento.

Una considerazione sulle motivazioni della Cimpello-Sequals-Gemona

Su questo intervento si sono registrate in questi ultimi tempi notevoli variazioni relativamente alle motivazioni che lo sostengono e alle possibili modalità di realizzazione. In sostanza si è passati da



una previsione (pianificatoria e progettuale) del completamento dell'arteria nel tratto Sequals-Gemona come viabilità ordinaria, a un'attività già avviata per la realizzazione di un raccordo autostradale sull'intera tratta, in regime di project financing. Appare evidente che i due interventi sono radicalmente diversi tra di loro, in termini di funzioni, di rapporto con gli insediamenti, di impatto con il territorio. Correttamente quindi la Giunta Regionale ha subordinato la dichiarazione dell'interesse pubblico della proposta di raccordo autostradale al suo inserimento "nello strumento di pianificazione delle infrastrutture regionali".

Quindi, aldilà delle procedure di gara già in corso, la previsione al riguardo del presente Piano diventa fondamentale per le scelte future sull'intervento. Come tale, l'indicazione di piano deve essere chiara, adeguatamente motivata, coerente con gli obiettivi del piano stesso, valutata anche tenendo conto di altre possibili alternative.

In realtà il Piano identifica l'intervento tra Cimpello e Gemona come viabilità da ristrutturare (Piandipan-Sequals) o da realizzare ex novo (Sequals-Gemona) "assoggettabile a pedaggio". Nei vari documenti vengono usate diciture diverse, ma si può affermare che in concreto il Piano ammette la realizzazione dell'opera in forma di autostrada (vedi anche la scheda del Rapporto Ambientale).

A questo proposito si può affermare che la scelta indicata dal Piano:

- non è assolutamente coerente con gli obiettivi generali del Piano, tesi a non aumentare l'offerta di infrastrutture, a promuovere modalità di trasporto diverse e una forte attenzione all'ambiente in senso lato;
- è del tutto impropria in rapporto al carattere del territorio e degli insediamenti interessati;
- non trova sostegno nelle previsioni dei modelli trasportistici elaborati per il Piano;
- utilizza in modo scorretto la motivazione della prosecuzione della Pedemontana Veneta per la realizzazione dell'opera.

Va ricordato infatti che la Pedemontana Veneta costituisce un asse a servizio di una zona fortemente insediata, con specifiche caratteristiche di pedaggio e che termina a Spresiano. Come tale non può essere paragonata o collegata alla Cimpello-Sequals-Gemona. La realizzazione di una connessione con l'Autostrada Udine-Tarvisio come completamento di un sistema pedemontano del Nordest, la cui esigenza andrebbe peraltro motivata in forma meno semplicistica, è cosa totalmente diversa dal collegamento Sequals-Gemona e va affrontata, se necessario, con altre modalità e coinvolgendo altre parti del territorio, con minori problemi ambientali e con maggior vantaggio per il sistema insediativo. In questo senso la ricerca e il confronto tra alternative a scala territoriale costituisce una funzione propria del Piano e come tale va perseguita in questa sede.

In sostanza si può affermare che l'indicazione del Piano verso la realizzazione del collegamento Cimpello-Gemona in forma autostradale non trova alcuna giustificazione seria mentre presenta aspetti fortemente e strutturalmente negativi. Come tale essa va eliminata dalle previsioni di piano.



OSSERVAZIONI PUNTUALI SU ALCUNI CASI SPECIFICI DI VIABILITÀ PROPOSTA, CON RIFERIMENTO ALLE SCHEDE DEL RAPPORTO AMBIENTALE AI FINI VAS

Premessa

Le osservazioni generali che si possono fare sull'elenco di infrastrutture stradali partono innanzitutto dalla considerazione che la Regione può contare su una struttura viaria altamente efficiente, dove non sussistono emergenze particolari se non vengano poste da ragionamenti più o meno forzati e interessati e mai confortati da dati oggettivi.

Il piano presenta una serie di opere, per la gran parte di vecchia programmazione, che si possono suddividere in opere da abbandonare, in opere da fare e, tra queste, in opere cui va migliorata la progettazione.

Le osservazioni pongono l'accento su 4 opere il cui esame descrive in modo sufficientemente esaustivo i principali problemi evidenziati dal piano. Tali opere sono il collegamento veloce Palmanova A4-Manzano S.R. 56 (P4), il completamento asse Vivaro-Dignano-Udine (P8), il completamento del collegamento Piandipan-Sequals-Gemona (P11) e da ultimo l'opera magna di interventi di messa in sicurezza e fluidificazione del traffico sugli assi stradali della S.S. 13, della S.S. 14, della S.R. 56 mediante la sistemazione e l'adeguamento delle intersezioni (P13), opera quest'ultima che da sola è in grado di modificare i destini della regione sulle problematiche del trasporto merci, della mobilità e dello sviluppo regionale in generale.

Azione progetto 4 - Collegamento veloce Palmanova Manzano

Non può sfuggire che mantenere nella programmazione delle infrastrutture il collegamento veloce Palmanova-Manzano quando, rispetto alla fase di identificazione, il distretto della sedia ha ridotto del 50% il volume delle merci da trasportare e versa in questi anni in uno stato di grandissima difficoltà soprattutto di prospettiva, è perlomeno singolare. Prefiggersi di realizzarla appare ora, non solo come opera inutile e obsoleta, ma anche superata, come era forse già superata a suo tempo dalla facile opportunità di realizzare un nodo merci ferroviario alternativo a servizio di tutta l'area. L'opera a questo punto necessita di ulteriori verifiche anche in prospettiva, leggasi destino del triangolo della sedia e degli sviluppi di scenario. La mancata realizzazione di questo collegamento negli anni non è causa della crisi del comparto e non contribuirà in alcun modo al suo rilancio. Magari fosse così (semplice). Le considerazioni di amministratori locali e di imprenditori che legano alla realizzazione di questa strada un futuro di sviluppo anche turistico dell'area appaiono prive di ogni seria analisi.

L'intervento può essere sostituito dall'eventuale miglioramento della viabilità esistente che è già ben servita dalla maglia costituita dalle SP 2 e SP50, ma stiamo parlando di opere non prioritarie e da sottoporre a verifica sulle valutazioni di scenario.



Inserito in un territorio già ben servito e dall'indiscusso valore ambientale, il distretto potrà comunque avvalersi di un buon intervento di messa in sicurezza e fluidificazione della SR 14, questo sì necessario, oltre che dell'interporto e delle opere ad esso connesse.

Azione progetto 8 - Completamento asse Vivaro Dignano Udine

L'asse viario Vivaro Dignano Udine è un asse che ha potenzialità notevoli, che rappresenta il vero asse di comunicazione alternativo alla SS13 e che è già molto frequentato nonostante sia incompleto. Ciò sta a testimoniare il grande apprezzamento che riscuote ma su esso permangono dubbi e perplessità circa le modalità di attraversamento del Tagliamento.

La capacità dell'asse di connettere in modo efficace Udine a Pordenone e in particolare il sistema viario nord di Pordenone con la tangenziale ovest di Udine fanno di questa strada una opportunità da cogliere con estremo impegno, valutando anche la capacità della stessa di assolvere a diversi obiettivi e di dimostrare la propria efficienza su più problematiche trasportistiche.

Non è il caso di fare dei numeri circa la capacità di attrazione dell'asse viario, ma sarà importante fare in modo, vista la forte e naturale predisposizione a essere caricata, che non vi sia una programmazione limitata che si ponga il solo obiettivo di togliere il traffico dal centro di Dignano, peraltro con l'attuale proposta di variante assolutamente infelice per percorrenza e dimensione.

Le caratteristiche che assumeranno i 2 segmenti che devono essere realizzati è un problema centrale che deve trovare soluzione secondo noi ponendo attenzione ad alcune questioni.

La più importante riguarda le caratteristiche e collocazione (anche futura) della struttura di attraversamento del Tagliamento che potrebbe non esaurirsi con l'impiego dell'attuale ponte e la costruzione della variante sud di Dignano e della bretella di Barbeano. Sulla caratteristica di questo collegamento e sull'eventuale nuovo ponte sul Tagliamento va fatta un'ampia riflessione anche tenendo conto di valutazioni idrauliche che potranno emergere in merito agli interventi per la sicurezza del medio e basso corso del Tagliamento rispetto agli eventi di piena.

Da rilevare infine che questo collegamento nella parte udinese è in parte sotteso dalla SP60 che a sua volta già svolge la funzione di asse mediano alternativo alla SR464 e alla SS13. Tale strada è in parte già riqualificata, ma su di essa non esistono cenni circa una possibile connessione e coinvolgimento nel completamento dell'asse Vivaro Dignano Udine.



Azione progetto 11 - Raccordo autostradale Cimpello Sequals Gemona

Con la dicitura *Completamento del collegamento Piandipan-Sequals-Gemona* si prevede la costruzione ex novo del collegamento autostradale A23-A28 utilizzando, per metà tracciato, il sedime della SR177.

La SR177 è stata costruita a suo tempo, tagliando fuori tutti i centri dislocati sulla stessa direttrice all'altezza della SP1, sostituendo una progettazione che mirava in origine a rispondere alle esigenze di adeguamento e di riqualificazione della capacità di trasporto di tale arteria senza tuttavia allontanarsi dal tracciato originale e dagli insediamenti dislocati lungo il suo tracciato.

La dimostrazione che la SR177 era giustamente definita inutile già allora, è data dai dati relativi al traffico sia della stessa SR177 che della vecchia SP1 che risultano, la prima scarsamente utilizzata, e l'altra quasi abbandonata.

Come spesso succede, quell'errore, lungi dall'evidenziarsi per quello che è, vale a dire un azzardo di valutazione oltre che un marchio equivoco logistico, serve da trampolino per rilanciare e prevedere non solo la sua prosecuzione da Sequals a Gemona, ma di configurarlo quale collegamento autostradale di categoria B. Se errare è umano, perseverare è diabolico.

Lo scopo della SR177 è sempre stato anche quello di migliorare il collegamento dell'alto Pordenonese con il capoluogo per cui questo tracciato contiene delle evidenti ambiguità e poco si presta ad essere riesumato come collegamento autostradale A23-A28. In particolar modo per il seguente ordine di motivi:

1. i dati sul traffico previsto, così come indicati dai documenti posti a base della gara avviata per la realizzazione dell'opera, sono largamente sovradimensionati e ingiustificati alla luce degli scenari economici attuali e di quelli realisticamente ipotizzabili nel medio-lungo periodo per tutti i tipi di traffico su gomma
2. impegna un'area pedemontana angusta e dall'altissimo valore ambientale e culturale che verrebbe letteralmente fatta a pezzi da impatti pesantissimi
3. la realizzazione è impegnativa dal punto di vista economico e, vista la scarsità di capitali pubblici, non pare essere garantito l'impegno di risorse corrispondenti all'importanza dei problemi da risolvere e alla valenza delle interferenze da superare
4. il percorso indotto dall'arteria non risulta concorrenziale rispetto alle alternative di tracciato tradizionali che rimangono efficienti e renderanno la nuova arteria poco appetibile e sottoutilizzata non solo per la prevista introduzione della tariffa
5. ulteriore contrarietà è data dalla non assimilazione del collegamento quale opera accessoria al Corridoio 5. In realtà non riguarda alcuna delle problematiche legate al corridoio 5 e nemmeno può definirsi come opera integrabile al servizio della portualità sull'asse nord sud del corridoio Adriatico-Baltico, così come non serve a una razionalizzazione della rete transeuropea dei trasporti in quanto si tratta di un'opera sicuramente ridondante.

La dimensione transnazionale dell'infrastruttura è solo presunta e tanti sono gli indizi che portano a pensare che possa essere facilmente individuata altrove e forse anche completamente sostituita



dalla riqualificazione della viabilità esistente o da completare. Quest'ultima può contare su un alto grado di razionalità ed efficienza, essendo ben lontana dall'essere afflitta da problemi di congestione non risolvibili con interventi già previsti dal piano o comunque limitati per difficoltà ed entità.

Il pensiero che ormai accomuna gran parte delle popolazioni e delle amministrazioni interessate è che l'infrastruttura non si pagherà se non in misura percentuale molto basse rispetto ai costi da sostenere e che le risorse pubbliche che dovranno venir drenate per garantirne la gestione e la manutenzione avranno riflessi negativi sulla centralità della viabilità tradizionale, che sta invecchiando e per la quale non esiste alcun programma di ammodernamento.

La forte perplessità data dalla presenza nel piano di opere come questa, vista l'entità degli impatti e la grande problematicità indotta, induce a pensare che la volontà rimanga sostanzialmente quella di continuare a privilegiare il trasporto su gomma a discapito di una nuova mobilità che possa beneficiare di quote maggiori di merce trasportata con i sistemi alternativi.

Azione progetto 13 - Messa in sicurezza SS13, SS14 e SR56

Gli interventi sulle 3 arterie prevedono sostanzialmente la realizzazione di rotatorie di fluidificazione del traffico. Tali interventi pur auspicabili a patto che non replichino all'infinito teorie di rotatorie a ogni incrocio, sono tuttavia insufficienti a riqualificare i tracciati, in ragione e in maniera corrispondente all'importanza e alla storicità di tale viabilità, a risollevare il gravame che ricade sui centri attraversati e a prevedere un accesso razionale alle attività commerciali dislocate lungo il percorso attraverso un sistema di strade complanari di servizio.

E' arrivato il momento di mirare a qualcosa di più che la messa in sicurezza e l'efficienza dei grandi percorsi della viabilità regionale ponendo degli obiettivi in merito alla qualità ambientale ed estetica dei tracciati e alla loro vivibilità.

L'osservazione nasce dall'evidenza degli interventi già realizzati che trasformano un paesaggio già condizionato da un'urbanizzazione pesante e disordinata in una teoria di guard rail e corridoi cementati fortemente inaccessibili all'uomo e poco adatti a essere anche vissuti.

La progettualità in questi siti secondo noi può prevedere una valorizzazione della strada dal punto di vista della fruibilità generale che si prefigga di reinserire in questo tipo di programmazione gli aspetti estetici e di recupero paesaggistico da realizzarsi attraverso interventi di rinaturalizzazione delle aree, di limitazioni del traffico attraverso la definizione di sensi unici e/o di circonvallazioni che possano garantire comunque un forte collegamento ai centri abitati attraversati e un'attenzione particolare alla sicurezza dei pedoni. In pratica un miglioramento che guardi a molteplici funzionalità e non solo a quelle incentrate sul traffico.

Si ritiene ovviamente che lo stesso discorso valga per tutti i tracciati da riqualificare, quali la SP 252, la SR 463, la SR 354, etc.



LA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA

Considerazioni generali

Sono diversi i temi affrontati all'interno di questo settore del Piano e precisamente le infrastrutture ferroviarie, i porti e i nodi al servizio della intermodalità.

In realtà alcune di queste infrastrutture svolgono anche funzioni in relazione alla mobilità delle persone, non solo per quanto riguarda i servizi che potranno essere inquadrati nel piano del Trasporto Pubblico Locale, ma più in generale per i servizi di mobilità che riguardano l'accessibilità da e per le destinazioni regionali. Sono note a tutti le polemiche relative al diradarsi dei servizi ferroviari di connessione del Friuli Venezia Giulia alle generali destinazioni in Italia, così come sono note le difficoltà per un ampliamento dei collegamenti aerei.

Le Norme di Attuazione del piano indicano interventi ,sia per l'interscambio da gomma a TPL, sia per l'utilizzo della ferrovia per il trasporto di persone e dei diversi nodi di interscambio modale. Si ritiene che gli adeguamenti previsti possano avere effetti positivi in rapporto ad alcuni problemi di congestione del sistema della viabilità.

Sarebbe stato pertanto opportuno che il Piano valutasse anche il possibile apporto delle infrastrutture non viabilistiche alle modifiche dell'insieme degli spostamenti che possono interessare la popolazione regionale.

Più in generale, anche per quanto riguarda la mobilità delle merci e della logistica, a parere della scrivente associazione, la necessità di intervenire in un quadro di sostenibilità di fronte a risorse territoriali non infinite, avrebbe dovuto far separare adeguatamente i problemi della transitabilità e della accessibilità del territorio regionale. Dove per transitabilità si intende il passaggio di merci e di persone per il territorio regionale, mentre per accessibilità si intende l'arrivo e la partenza di merci e di persone da e per il territorio regionale. Le due questioni sono solo parzialmente integrabili.

Mentre l'accessibilità, in un quadro di sostenibilità, è un obbligo nei confronti del sistema sociale, economico e produttivo regionale, la transitabilità non può essere vista senza limiti ed essere considerata di per sé un fattore di sviluppo. Certo, la transitabilità è fatta non solo di corridoi, ma anche di nodi logistici che consentono la "manipolazione" delle merci (e delle persone) e quindi possono portare ricchezza e occupazione, ma l'accrescimento del capitale di corridoi e di nodi non può essere infinito e comunque non sostituisce la carenza di organizzazione dei servizi che oggi sono alla base di una sottoutilizzazione di alcune infrastrutture dedicate alla mobilità e alla logistica delle merci (e delle persone), come nel caso delle ferrovie, dei porti, degli aeroporti e di alcuni centri intermodali.

Da qui una considerazione di fondo su due priorità che non appaiono sufficientemente evidenziate nel piano: quali opere servono effettivamente per una piena accessibilità da e per il territorio regionale in funzione degli interessi sociali e produttivi locali, e quali opere (e attività organizzative) servono per fruire pienamente delle infrastrutture esistenti.



La questione della ferrovia AV/AC

E' attualmente in atto una procedura di VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) sulle tre tratte della ferrovia ad Alta Velocità/Alta Capacità previste in Regione in relazione alla realizzazione del Corridoio 5 / progetto prioritario 6, previsto nell'ambito delle Reti TEN (Trans European Networks) dell'Unione Europea. Tali tre tratte sono inserite nel presente Piano come azioni n. 27 (Ronchi-Trieste), n.28 (Trieste-Divaccia) e n.29 (Ronchi-Ovest).

Su queste tre azioni si esprime il dissenso della scrivente associazione che ritiene oggi priorità strategica una adeguata ricalibratura e un completamento delle rete ferroviaria esistente con miglioramenti specifici che sono in gran parte previsti nelle 10 restanti azioni in ambito ferroviario previste dal Piano.

Le devastazioni ambientali conseguenti alle proposte di realizzazione delle 3 tratte di AV/AC non paiono adeguatamente segnalate nell'ambito della procedura di VAS del presente Piano, che pare accettare tali opere quasi acriticamente in quanto conseguenza di accordi sovraregionali.

Le considerazioni che seguono, già presentate in sede di VIA delle opere segnalate, e facenti riferimento proprio al quadro conoscitivo e ai possibili scenari di evoluzione dei movimenti di merci del presente Piano, ci fanno proporre una pianificazione delle infrastrutture ferroviarie che definisca metodologicamente 2 tempi:

- priorità alle opere che permettano alla attuale rete ferroviaria di esprimere la massima potenzialità;
- verifica nell'arco di un ventennio della necessità e della sostenibilità di procedere a una ulteriore infrastrutturazione: nel contempo i corridoi territoriali identificabili come potenzialmente attraversabili da nuove infrastrutture vadano salvaguardati da eventuali interventi di urbanizzazione.

Si esprimono di seguito alcune osservazioni di carattere trasportistico sul progetto preliminare per la nuova linea AV/AC Venezia-Trieste.

Le conclusioni dell'analisi trasportistica del Progetto preliminare per la NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE (identica per la tratta Ronchi-Trieste e per la tratta Portogruaro-Ronchi, pag. 22 e seguenti) affermano chiaramente che lo sviluppo del trasporto ferroviario in Friuli Venezia Giulia "potrebbe includere i seguenti passi:

1. pieno utilizzo delle infrastrutture e della capacità esistente sulla rete ferroviaria attuale;
2. sfruttamento della potenzialità aggiuntiva attraverso la realizzazione degli interventi già programmati e/o in corso;
3. rimozione dei bottlenecks a medio termine;
4. realizzazione delle nuove tratte ad Alta Velocità/Alta Capacità."

In sostanza, l'analisi trasportistica prende atto che la capacità esistente non viene utilizzata pienamente. Secondo il quadro conoscitivo del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto,



sulla tratta principale Trieste Centrale-Cervignano l'indice di utilizzo è del 51,2% (124 treni/giorno su una capacità di 242 treni/giorno), sulla tratta Cervignano-Portogruaro è del 54,7% (82 treni/giorno su una capacità di 150 treni/giorno), la nuovissima linea Udine-Tarvisio è utilizzata solo al 32,4% (solo 81 treni/giorno su una capacità di 250 treni/giorno), mentre altre linee sono quasi vuote, come la Villa Opicina-Bivio Aurisina, utilizzata al 15,5% (solo 18 treni/giorno su una capacità di 116 treni/giorno), e la Trieste Campo Marzio- Trieste Centrale, utilizzata all'8,1% (13 treni/giorno su una capacità di 161 treni/giorno).

Dal quadro conoscitivo del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto emerge che "l'attuale utilizzo della rete ferroviaria corrisponde di massima a un indice pari al 45%-50% della sua capacità teorica giornaliera, il che fa ritenere che vi possa essere spazio per assorbire almeno altrettante tonnellate di merce quante se ne trasportano annualmente, cioè 7,5 milioni di tonnellate, pari a circa un milione di contenitori TEU, oppure a 300.000 autotreni a pieno carico".

Il solo intervento di ottimizzazione delle caratteristiche tecnologiche della rete esistente potrebbe determinare una potenzialità pari a 240-250 treni/giorno per linee a doppio binario, e di 80-90 treni/giorno per linee a semplice binario.

Gli interventi indispensabili per aumentare la quota del trasporto ferroviario, indicati dall'analisi trasportistica e dal Piano regionale, riguardano solo limitatamente l'aspetto infrastrutturale (tra cui viene citato il raddoppio di tratti a binario unico e la rimozione dei colli di bottiglia) e concernono invece i fattori definiti nell'analisi trasportistica "di carattere organizzativo e gestionale", cioè l'inadeguatezza dell'impresa di trasporto ferroviario ora operante in regione, la concorrenza del trasporto su gomma, oltre alle carenze del lay-out dello scalo di Cervignano e dello scalo di Trieste Campo Marzio. Bisogna ricordare anche che il trasporto annuale di circa 30.000 automezzi (TIR) caricati sull'autostrada viaggiante a Trieste Campo Marzio persiste grazie ai contributi della Regione Friuli Venezia Giulia, autorizzati dall'Unione Europea. Nel caso della cessazione di queste autorizzazioni o di riduzione o cessazione dei contributi, questo traffico verrebbe immediatamente trasferito dalla rotaia alla strada.

L'analisi trasportistica, coerentemente con quanto previsto dal Piano regionale delle infrastrutture di trasporto adottato nel 2010, indica la necessità di intervenire immediatamente per rilanciare il trasporto ferroviario fin da ora, mentre rende evidente il fatto che le tratte ad Alta Velocità/Alta Capacità non sono affatto prioritarie.

Le ipotesi di crescita del traffico ferroviario citate dall'analisi trasportistica individuano tre scenari, che corrispondono a una crescita bassa, media o alta del carico sulla rete ferroviaria negli anni tra il 2010 e il 2025. Per raggiungere il valore indicato dalla crescita bassa nel 2025, pari a 109 treni merci sulla rete del Friuli Venezia Giulia, alla luce dei dati prima citati dal Piano regionale delle infrastrutture di trasporto risulta che sarebbe sufficiente il pieno utilizzo delle infrastrutture esistenti, senza effettuare nemmeno gli interventi già programmati e/o in corso. In particolare, il transito merci su ferrovia al valico di Tarvisio potrebbe raggiungere i 13 milioni di tonnellate annue (su circa 100 treni/giorno, di fronte alle attuali 6 milioni di tonn su circa 50 treni/giorno) senza nessun intervento infrastrutturale, mentre il transito ai valichi di Gorizia e Villa Opicina potrebbe salire dai 2 milioni di tonnellate/anno attuali (circa 25 treni/giorno) ad almeno 7 milioni di tonn (circa 60 treni/giorno).



Per realizzare l'ipotesi di crescita media, pari a 160 treni merci nel 2025, e soprattutto per aumentare il peso medio utile per treno, sono invece necessari gli interventi di potenziamento della rete esistente e l'eliminazione dei colli di bottiglia previsti dal Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, tra cui: il quadruplicamento della tratta Bivio San Polo-Monfalcone, il raddoppio della linea Cervignano-Udine, il raddoppio della circonvallazione di Udine (tratta Udine-P.M. Vat), l'adeguamento della sagoma della linea Trieste Campo Marzio-Opicina, l'adeguamento della linea Venezia-Trieste nella tratta Ronchi-Tessera, l'adeguamento della linea Trieste-Aquilinea-Noghere e il suo prolungamento a Capodistria, il potenziamento delle infrastrutture di manovra di Trieste Campo Marzio, Prosecco e Aquilinea.

Grazie a questi interventi, il traffico ferroviario al valico di Tarvisio potrebbe raggiungere i 20 milioni di tonn/anno, e ai valichi di Gorizia e Villa Opicina ben 11 milioni di tonn/anno. Per accrescere ancora il traffico merci dal e al porto di Trieste, sarebbe necessario poter trasportare merci anche sulla nuova linea Trieste-Capodistria, costruita come prolungamento della Trieste-Aquilinea-Noghere.

Anche la terza ipotesi di crescita del traffico merci, cioè lo scenario alto con 252 treni merci sulla rete ferroviaria regionale nel 2025, sarebbe soddisfatta con un potenziale di 200 treni/giorno a Tarvisio e di 140 treni/giorno ai valichi di Gorizia e Villa Opicina, grazie agli interventi sopra citati sulle linee di pianura.

In conclusione, gli interventi prioritari e necessari per rafforzare il trasporto ferroviario, sia sull'asse Est-Ovest che su quello Nord-Sud sono stati individuati con precisione dal Piano regionale delle infrastrutture di trasporto e dalla stessa analisi trasportistica del Progetto preliminare per la nuova linea AV/AC Venezia-Trieste.

Alcuni di questi interventi fanno parte del Progetto preliminare perché vi sono stati inseriti in quanto "intervento o progetto correlato alla linea AV/AC". Tra di essi, il quadruplicamento del tratto Bivio S. Polo-Monfalcone, il raddoppio della Cervignano-Udine e la realizzazione della bretella tra la linea storica Venezia-Trieste e l'Aeroporto Marco Polo.

Tutti questi interventi necessari e realizzabili in tempi certi possono essere messi in gioco dalla incerta sorte della nuova linea AV/AC, i cui tempi di realizzazione si riferiscono a scenari di orizzonti temporali che vanno dal 2015 al 2050, con costi non noti (non resi pubblici insieme al Progetto preliminare), ma presumibilmente di molti miliardi di euro, e con le incognite legate allo scavo di lunghe gallerie nel sottosuolo carsico.

Saltano agli occhi le incongruenze tra la tratta Ronchi-Trieste, per cui è inizialmente prevista una alimentazione a 3 kV in c.c. e una velocità max di 200 km/h (in altri documenti del Progetto si parla di 220 km/h per questa tratta), mentre per la successiva tratta Ronchi-Portogruaro è prevista l'alimentazione a 25 kV in c.a. una velocità max di 250 km/h. Questa scelta, insieme a quella di destinare la tratta AV/AC Trieste-Aurisina a esclusivo trasporto di merci, comporta la conseguenza che i treni passeggeri da Trieste percorreranno la linea Trieste-Monfalcone per immettersi sulla linea AC/AV a Ronchi, mentre i treni merci provenienti da Trieste o dalla Slovenia dovranno uscire a Ronchi dalla linea AV/AC e immettersi sulla linea tradizionale Monfalcone-Venezia, a meno di non voler interferire pesantemente col traffico veloce passeggeri nelle ore diurne.

Il modello di esercizio AV/AC previsto (traffico misto merci e passeggeri, per il 60% diurno e il 40% notturno) desta grandi perplessità, sia perché costituirebbe il primo esempio di uso promiscuo di



una linea AV/AC in Italia, sia per i notevoli problemi di usura della linea (in mancanza di carri merci adeguati all'alta velocità) e di manutenzione della linea (se le ore notturne vengono destinate al traffico merci).

La scelta di costruire una linea AV/AC interamente nuova tra Trieste e Venezia sembra condizionata più da esigenze ideologiche che da reali esigenze trasportistiche, che troverebbero una soluzione realizzabile e meno costosa negli interventi di adeguamento e di integrazione della rete esistente sopra ricordati. Una scelta coraggiosa sarebbe chiedere all'Unione Europea di modificare le proposte finora avanzate e inserire nel Corridoio 5 / Progetto prioritario 6 un insieme di interventi coerenti, dai tempi e dai costi certi, per rilanciare il trasporto ferroviario di merci e persone. Questa opzione permetterebbe di rinunciare subito al nuovo progetto di collegamento transfrontaliero AV/AC tra Aurisina e Divaccia, attualmente allo studio e ancor meno credibile dello studio di fattibilità della linea Trieste-Divaccia del 2008, costato 2 milioni di euro (insieme agli studi di prefattibilità) e gettato alle ortiche. Questo progetto vorrebbe costruire una nuova linea in galleria, in terreno carsico, di circa 20 km, per collegare la rete italiana con quella slovena, quando la linea esistente effettua lo stesso percorso in superficie ed è utilizzata al 15,5% (solo 18 treni/giorno su una capacità di 116 treni/giorno).

La portualità tra pregresso e cronaca

Il tema della portualità regionale articolato nella diversa funzione anche gerarchica dei tre poli Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro è il risultato di discussioni, proposte e iniziative che si perdono negli anni e che fanno i conti con una sottoutilizzazione delle strutture esistenti. Alla base ci sono alcune carenze infrastrutturali ma soprattutto mancanze organizzative.

La relazione illustrativa del Piano e le schede di progetto per le azioni nelle aree portuali descritte nel Rapporto Ambientale di VAS definiscono proprio il consolidato storico di questo dibattito. Ma non tengono conto di alcuni fatti nuovi emersi negli ultimi periodi e che riteniamo non siano stati adeguatamente valutati nelle loro conseguenze sull'intero sistema portuale.

Ci si riferisce specificatamente alla possibile realizzazione nell'area triestina del rigassificatore di gas naturale liquefatto a Zaule e del progetto UNICREDIT- MAERSK per far diventare il sistema dei porti di Monfalcone e Trieste il principale scalo di movimentazione dei containers in Adriatico.

Per quanto riguarda il terminal di rigassificazione on shore, che ha già superato la procedura di VIA ed è fortemente sostenuto dalla Regione, si tratta di un'opera collocata a brevissima distanza da aree di espansione del porto. Il Piano ignora i rischi sia di incidenti rilevanti che di rallentamento e di blocco della funzionalità portuale se il terminal entrasse in funzione e se venissero applicate le norme IMO di distanza di sicurezza con gli altri impianti e con le navi in manovra.

Siamo peraltro del parere che a Trieste sarebbe bene trasferire tutti i traffici, compresi i ro/ro verso la zona di espansione di Muggia ma questo è incompatibile con il rigassificatore, oltre a richiedere finanziamenti oggi inesistenti.

La questione Unicredit diventa particolarmente spinosa. Da un lato è interessante per il sistema logistico regionale, dall'altro è dimensionalmente in contrasto con le previsioni e presuppone opere



e tempistiche non correlabili a quelle del Piano. La necessità di una verifica delle prospettive reali alla base del progetto Unicredit, che ha bisogno non solo di un consenso locale ma dell'azione coordinata dello Stato Italiano, delle Regioni Friuli Venezia Giulia e Veneto e probabilmente della Slovenia, fanno sì che tutte le previsioni del presente Piano per quanto riguarda i porti regionali siano di fatto sub iudice e che la loro approvazione vada rimandata al momento in cui la matassa Unicredit sarà sbrogliata.

La logistica nell'area udinese

Il documento di Piano "*Quadro conoscitivo*" ha cercato di dare una descrizione della situazione attuale della gestione delle merci da parte del sistema produttivo regionale campionando alcune aziende significative e valutando quindi le criticità generali, organizzative e di relazione con il territorio. Ne derivano molte considerazioni condivisibili e anche la percezione che le merci trasportate in Regione da e per il sistema produttivo sono di una quantità enormemente maggiore di quelle manipolate dai porti regionali, escludendo i prodotti petroliferi.

Ne deriva quindi la necessità di ripensare al rapporto tra queste merci e il trasporto ferroviario, oggi in grossa difficoltà per l'abbandono del settore da parte del vettore nazionale sia in termini organizzativi che infrastrutturali.

Il Piano nella sua Relazione illustrativa, anche in linea con gli orientamenti comunitari in materia, si preoccupa di identificare nella Regione FVG una funzione di coordinamento e promozione della propria capacità organizzativa in materia, stimolando il formarsi di aziende ferroviarie e ampliando il proprio ruolo a partire dalla Società Ferrovie Udine Cividale - srl. Peraltro il Piano definisce una serie di azioni per il potenziamento dei centri intermodali finalizzati sia alla logistica retroportuale che a quella territoriale.

In questo quadro si vuole segnalare un problema che non ci pare adeguatamente affrontato: la mancanza cioè di analisi e di proposte relative alla intermodalità gomma-ferro nell'area del Friuli Centrale e in particolare nell'area udinese dove appare insediata una fetta importante del sistema produttivo regionale.

La chiusura di alcuni scali merci delle ferrovie e il disordine organizzativo del settore fanno interpretare il Piano come indicante nello Scalo e Interporto di Cervignano la struttura logistica destinata alla intermodalità dell'intera area.

Non ci pare che questa scelta sia sufficiente e riteniamo che debba essere attivata qualche altra soluzione, anche con il coordinamento e potenziamento di strutture esistenti, per rendere efficace e appetibile l'uso della ferrovia anche per una serie di utenti diffusi nel territorio del Friuli centrale e dell'area udinese.



ALCUNE CONCLUSIONI

Legambiente FVG a conclusione delle osservazioni vuole sintetizzare alcune richieste che riteniamo rappresentino una sintesi bisognosa di una risposta immediata:

Si tratta di alcune questioni di metodo, fortemente legate al perseguimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, così riassumibili:

- i procedimenti di VAS degli strumenti di pianificazione regionale, anche laddove vengono supportati da ampia documentazione, fanno riferimento a valutazioni di sostenibilità ambientale del tutto generiche e non sono in grado di permettere valutazioni quantitative adeguate degli effetti del piano. La Regione deve perciò dotarsi di un quadro di conoscenze aggiornate ed aggiornabili per permettere queste valutazioni. Si ritiene perciò indispensabile che uno strumento come il Piano di Governo del Territorio possa svolgere anche questa funzione;
- è inoltre necessario che un procedimento di VAS riferito a un Piano come quello delle Infrastrutture di Trasporto, di Mobilità delle Merci e della Logistica debba confrontarsi con diverse alternative, sia di eventuali singoli progetti sia della struttura generale del piano, e non solo cercare di valutare in maniera generica gli effetti in presenza o assenza dell'attuazione del Piano;
- un Piano in generale e in particolare nel caso di una previsione allargata di opere che significano un impegno finanziario di enorme entità deve essere dotato, non solo di norme di attuazione, ma anche da programmi di priorità funzionale degli interventi previsti dal Piano stesso e da una adeguata valutazione delle coperture finanziarie, anche rimettendo in discussione eventuali coperture consolidate che possano contrastare con le priorità o necessità definite dal piano.

Per quanto riguarda le scelte specifiche operate dal Piano sui diversi settori di articolazione o su singoli interventi, si segnalano le richieste essenziali che provengono dalle osservazioni:

- la riapertura di una seria discussione sulla logica di realizzazione del raccordo autostradale Cimpello Sequals Gemona e della strada di collegamento Manzano Palmanova, nonché delle alternative che possano rispondere in maniera più adeguata ai temi trasportistici, qualora ancora esistenti, che hanno portato alla previsione di tale viabilità;
- la moratoria immediata per quanto riguarda le tre tratte regionali previste nella realizzazione della ferrovia AV/AC e un deciso avvio del resto del programma di opere previste dal Piano per la ristrutturazione e funzionalizzazione del sistema ferroviario regionale;
- la presa d'atto della necessità di riaggiornare alcune scelte del sistema logistico regionale, sia per quanto riguarda i porti, Trieste e Monfalcone in particolare, tenendo conto o escludendo la compatibilità di iniziative come la realizzazione del Terminal di rigassificazione a Zaule e del progetto logistico Unicredit, sia aggiornando una valutazione sulle necessità del sistema produttivo del Friuli centrale e dell'area udinese in particolare per una massima utilizzazione possibile del trasporto ferroviario.

Udine, 28 marzo 2011

Michele Tonzar
Presidente di Legambiente FVG