



Venezia, 15-04-2014

nr. ordine 2462

Prot. nr. 56

Al Sindaco  
Al Presidente del Consiglio comunale  
Ai Capigruppo consiliari  
Al Capo di Gabinetto del Sindaco  
Al Vicesegretario Vicario

## MOZIONE

**Oggetto:** LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che:

il progetto della linea AV/AC – tratta Mestre -Trieste costituisce una porzione del cosiddetto "Corridoio V", rinominato anche "Progetto prioritario 6", uno dei corridoi della rete Transeuropea dei Trasporti (Corridoi "RTE-T) dell'Unione Europea. Si tratta di corridoi multimodali (strada e rotaia) progettati per facilitare la circolazione dei passeggeri, delle merci e di altre risorse tra i paesi membri dell'Unione Europea. Le priorità per le reti RTE includono la creazione e lo sviluppo delle connessioni e dei collegamenti chiave, necessari ad eliminare la congestione ed a completare i percorsi stradali principali, migliorando i collegamenti tra le zone isolate, periferiche e centrali dell'Unione Europea. Il corridoio in questione è un'ampia rete infrastrutturale che collega Lione, in Francia, a Kiev, in Ucraina;

il progetto, che si sviluppa complessivamente per 156 Km in Veneto e Friuli Venezia Giulia è stato suddiviso in 4 tratte funzionali, la cui realizzazione è prevista in archi temporali differenti. Le tratte funzionali sono le seguenti:

Percorso litoraneo:

1. Venezia Mestre – Aeroporto Marco Polo, di circa 9 Km;

2. Aeroporto Marco Polo – Portogruaro, di circa 61 Km;

Percorso in affiancamento all'autostrada A4:

3. Portogruaro – Ronchi dei Legionari, di circa 48 Km;

4. Ronchi dei Legionari – Trieste, di circa 38 Km;

con Delibera di Giunta Regionale n. 1816 del 13/01/2006 la Regione Veneto ha fornito ad RFI elementi per la progettazione dell'opera nell'ambito territoriale della Regione, con la richiesta di non prevedere nel proprio ambito territoriale l'affiancamento all'autostrada A4 della nuova linea ferroviaria Venezia – Trieste, ma invece un tracciato a ridosso delle località balneari tra San Donà di Piave e Portogruaro; con successiva delibera n. 1083 del 17/04/2007, la Giunta Regionale ha poi richiesto a RFI di estendere l'ipotesi di tracciato "litoraneo" su tutto l'ambito territoriale veneto;

la Società ITALFERR spa, per conto di RFI, ha quindi sviluppato per ogni tratta il progetto preliminare corredato dallo studio di impatto ambientale, ai fini della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.); RFI ha quindi depositato nel dicembre del 2010, per l'approvazione in procedura di legge obiettivo, i quattro progetti preliminari relativi alle sopraelencate tratte;

solo successivamente al deposito è pervenuta ai Comuni interessati alla tratta Venezia - Portogruaro da parte della Segreteria Regionale del Veneto alle Infrastrutture e Mobilità – Direzione Infrastrutture copia degli studi di impatto ambientale e dei progetti preliminari relativi a "Nuova linea AV/AC Venezia Trieste. Tratta Mestre Aeroporto Marco Polo", "Nuova linea AV/AC Venezia Trieste. Tratta Aeroporto Marco Polo- Portogruaro", "Nuova linea AV/AC Venezia Trieste. Tratta Portogruaro- Ronchi" proposti da ITALFER SpA e soggetti a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) nazionale;

successivamente, con decreto del 22 giugno 2011, il Governo ha nominato Commissario straordinario per la tratta Venezia- Trieste l'arch. Bortolo Mainardi con l'obiettivo di accelerare la realizzazione dell'Alta Velocità nel Nord-Est, il quale, a seguito anche del netto e radicale dissenso sul progetto cd. "litoraneo" palesato dalla quasi unanimità dei Comuni del Veneto, nonché dalla Provincia di Venezia e dalla Commissione per la Salvaguardia della Laguna di Venezia, ha avviato un confronto con le istituzioni locali e predisposto uno studio di fattibilità sulla tratta Mestre-Portogruaro di affiancamento alla linea storica esistente;

i Sindaci dei comuni interessati hanno espresso parere favorevole alla proposta di potenziamento e miglioramento delle prestazioni della linea ferroviaria esistente Venezia-Trieste contenuta nella proposta progettuale del Commissario Straordinario Mainardi, ritenendo invece necessario un ulteriore approfondimento tecnico relativo alla scelta progettuale di quadruplicamento, nonché degli studi relativi alla domanda passeggeri e merci sull'asse in questione e un'analisi costi/benefici della nuova linea suddivisi per stralci funzionali ed esercizio;

il consiglio regionale del Veneto con deliberazione n. 92 del 28 giugno 2012 relativa alla mozione n. 151, dal titolo «Linea AV/AC Mestre-Portogruaro: la Regione esprima una scelta chiara a garanzia dei territori interessati», aveva dato incarico al Presidente della Regione Veneto di: esprimere nelle sedi istituzionali competenti formale contrarietà al progetto di tracciato cosiddetto basso – litoraneo; scegliere l'attuale corridoio infrastrutturale di ferrovia e autostrada A4 come la sede più idonea per ospitare l'opera infrastrutturale prevista; attivare ogni utile azione per reperire le risorse necessarie al rafforzamento dell'attuale linea ferroviaria per sfruttarne al massimo le potenzialità;

inoltre, con risoluzione in Commissione Trasporti n. 8/00209 in data 6/11/2012, anche la Camera impegnava il Governo ad assumere le iniziative di competenza dirette a svolgere una reale comparazione fra il predetto tracciato «litoraneo» all'esame della Commissione VIA e il nuovo tracciato proposto dal Commissario straordinario all'asse ferroviario Venezia-Trieste, Bortolo Mainardi, di potenziamento della linea Storica oggi sottoutilizzata al 60 per cento (sul quale si era registrata l'adesione della maggior parte dei comuni interessati, delle associazioni degli agricoltori e delle associazioni ambientaliste), nonché quello in affiancamento del sistema autostradale A4, al fine di garantire la completezza e la validità sostanziale della procedura di valutazione di impatto ambientale;

il Ministro dello sviluppo economico, in risposta all'interrogazione n. 4/19261, aveva altresì annunciato in data 22/01/2013 che il commissario Mainardi aveva chiesto ad RFI/Italferr la disponibilità a sviluppare le attività progettuali relative al tracciato sulla linea esistente, di indicarne i tempi e costi stimati e, previo parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti circa l'opportunità di individuare un nuovo corridoio, riavviare il confronto con il territorio, per pubblicizzare e discutere la scelta più opportuna;

ciononostante, il 19 settembre 2013 si è tenuta presso il Ministero dell'Ambiente la riunione dei gruppi istruttori della Commissione di valutazione dell'impatto ambientale per avviare le procedure di valutazione del progetto relativo alla nuova linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Venezia-Trieste sulle quattro tratte costituenti il cosiddetto tracciato "litoraneo" (Mestre-aeroporto Marco Polo; aeroporto Marco Polo-Portogruaro; Portogruaro-Ronchi dei Legionari; Ronchi dei Legionari-Trieste);

solo successivamente entrambe le Amministrazioni regionali toccate dal suddetto progetto, si sono espresse contrariamente allo stesso con appositi atti. Dapprima, la Regione del Veneto con Delibera di Giunta n. 1808 del 3 ottobre 2013 ha approvato, quale atto di indirizzo per lo sviluppo della progettazione della linea ferroviaria, la richiesta di procedere con un'alternativa progettuale in affiancamento alla linea ferroviaria esistente, ponendo particolare attenzione sotto il profilo ambientale all'attraversamento dei centri abitati; in seguito la Regione Friuli-Venezia Giulia, con Delibera di Giunta n. 1920 del 17 ottobre 2013, ha richiesto per la tratta Portogruaro-Ronchi dei Legionari una integrazione progettuale da svilupparsi in affiancamento alla linea ferroviaria esistente nel tratto Cervignano-Fiume Tagliamento che individui con precisione il punto di contatto della linea ferroviaria fra il territorio della Regione Veneto e quello della Regione Friuli Venezia Giulia, nonché di dare la priorità a una lista di interventi limitati al fine di realizzare le strategie di sviluppo trasportistico della Regione;

nei mesi seguenti, più volte, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si è espresso in merito al progetto della nuova linea ferroviaria: a margine di un incontro tenutosi a Trieste il 12 novembre 2013, il responsabile dei Corridoi Ten-T per il Ministero, Roberto Ferrazza, ha dichiarato di ritenere prioritaria la realizzazione di una nuova linea ferroviaria ad alta capacità tra Venezia e Trieste, con il primario obiettivo di offrire uno sviluppo del traffico merci che non sia di ostacolo allo sviluppo dei porti dell'alto Adriatico; in tale contesto, il 20 marzo 2014, il sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Del Basso De Caro, rispondendo alle interrogazioni a risposta scritta in Commissione 5-01144 dei deputati Rubinato ed altri e 5-02098 della deputata Moretto, ha ricordato che l'unico progetto sottoposto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale riguardava il tracciato cosiddetto "litoraneo", mentre la soluzione in affiancamento alla linea ferroviaria storica è ferma allo stato di Studio di fattibilità in attesa di approvazione da parte del CIPE;

in risposta a interrogazioni parlamentari presentate sul tema (n. 5/01144 del 04/10/2013 e n. 5/02098 del 10/02/2014), il Sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, in data 20 marzo 2014, ha comunicato che "nel corso del 2012, su mandato del Commissario Straordinario, è stato predisposto da RFI uno studio per esaminare la fattibilità di un tracciato AV/AC alternativo, in affiancamento alla linea ferroviaria esistente tra Mestre e Portogruaro (tratto regione Veneto). La velocità di tracciato della nuova linea è stata impostata a 250 km/h. Tale Studio di Fattibilità presenta, ovviamente, un grado di approfondimento inferiore a quello del Progetto Preliminare 2010, e il suo eventuale affinamento progettuale dovrà essere preventivamente esaminato e valutato dalle competenti strutture del MIT. Si precisa che anche la soluzione in affiancamento alla linea attuale, sviluppata per il tratto Veneto da Venezia Mestre a Portogruaro, salvaguarda comunque il tracciato AV da Portogruaro a Trieste, avendo standard prestazionali sufficienti a

garantire servizi di tipo AV/AC.

Il tracciato dello Studio di fattibilità in affiancamento alla linea ferroviaria esistente nel tratto Veneto è alternativo al tracciato dei progetti delle tratte «Venezia Mestre-Aeroporto Marco Polo» e «Aeroporto Marco Polo-Portogruaro», presentati nel 2010 e attualmente sottoposti all'iter procedurale per l'approvazione del CIPE. Nel concludere, informo che si è in attesa del parere della Commissione VIA per definire compiutamente l'istruttoria sui richiamati progetti preliminari, con riserva di procedere agli eventuali affinamenti progettuali, richiesti anche dalla Giunta della regione Veneto (D.G.R. del 3 ottobre 2013);

pochi giorni dopo, nel corso di un incontro promosso dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi, al quale hanno partecipato i presidenti delle Regioni Friuli Venezia e Veneto, il commissario straordinario per l'asse ferroviario Venezia-Trieste, l'amministratore delegato di RFI e il direttore degli investimenti, si è finalmente deciso di abbandonare il vecchio progetto "litoraneo" e di sbloccare la progettazione di un nuovo tracciato, promuovendo parallelamente i lavori di velocizzazione della linea esistente con interventi funzionali di ammodernamento tecnologico, per un investimento complessivo stimato attorno a 1 miliardo e 800 milioni di euro;

infine, l'architetto Bortolo Mainardi, nella Relazione di sintesi depositata il 26 marzo 2014 a conclusione del suo mandato in qualità di Commissario straordinario per l'Asse ferroviario Venezia-Trieste, ha rimarcato ancora una volta la necessità di risolvere alcuni nodi critici (Linea dei Bivi, Bivio San Polo, raddoppio Cervignano-Udine, nodo di Udine) sull'attuale linea ferroviaria Venezia-Trieste, nonché la trasformazione dello Studio di Fattibilità del 2012 in un Progetto Preliminare, da concludersi entro l'anno corrente e da condividere con un «Dibattito Pubblico»;

## CHIEDE AL GOVERNO E ALLA REGIONE VENETO

ciascuno per la propria competenza

di perfezionare senza indugio (ed ulteriori costi) il provvedimento di rigetto del progetto "litoraneo" di linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Venezia-Trieste viste la mancanza di condivisione del progetto con le Amministrazioni locali, la popolazione e i portatori di interesse diffusi, l'assenza della relazione costi-benefici e del piano economico-finanziario;

di rendere disponibili al più presto le risorse necessarie alla realizzazione di quelle opere di velocizzazione della linea, di ammodernamento tecnologico e di risoluzione dei nodi critici individuati nella Relazione di sintesi del Commissario straordinario per l'Asse ferroviario Venezia-Trieste col fine, non solo di favorire lo sviluppo del traffico merci a vantaggio dell'intermodalità e l'interoperabilità fra i vari mezzi di trasporto, ma anche di conseguire benefici immediati per l'utenza pendolare attorno ai principali nodi lavorativi e turistici;

di adeguare i propri strumenti e atti di pianificazione coerentemente con l'ammodernamento e velocizzazione dell'attuale linea ferroviaria per la tratta Venezia-Portogruaro, cassando il tracciato "litoraneo";

di farsi promotore della stesura di un Progetto Preliminare sulla base delle indicazioni contenute nello Studio di Fattibilità del 2012 e delle Delibere di Giunta n. 1808 del 3 ottobre 2013 della Regione del Veneto e n. 1920 del 17 ottobre 2013 della Regione Friuli-Venezia Giulia, considerando l'alternativa di una nuova linea ferroviaria aventi caratteristiche idonee all'Alta Velocità/Alta Capacità in affiancamento alla linea ferroviaria esistente Venezia-Trieste e prestando particolare attenzione alle criticità derivanti dall'attraversamento dei centri abitati e agli aspetti inerenti il profilo ambientale dei territori attraversati, ponendo come preconditione all'avvio di tale Progetto Preliminare l'analisi della domanda potenziale e che da tale analisi risulti dimostrata la reale necessità dell'intervento, inoltre imponendo che tale Progetto Preliminare preveda il confronto tra le possibili alternative corredato di adeguata analisi costi/benefici;

di coinvolgere nel processo di stesura, di discussione e di approvazione del Progetto Preliminare il territorio, le istituzioni e gli attori locali, secondo un modello di «democrazia partecipata» già attuato da altri Paesi europei, denominato "Dibattito Pubblico" e recentemente sostenuto dalla "proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati" che prevede il rafforzamento del ruolo del pubblico interessato in tutte le fasi della procedura in ottemperanza alla Convenzione di Aarhus.

di trasmettere la presente Deliberazione al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Presidente della Regione Veneto.

**Pasquale Ignazio "Franco" Conte**

Nicola Funari  
Renzo Scarpa