

Gent.le Arch.
Bortolo Mainardi
Commissario Straordinario
Alta Velocità Venezia-Trieste

Oggetto: Richiesta di preventiva consultazione delle singole istituzioni locali interessate nell'ambito della redazione dello studio di fattibilità linea AV/AC Venezia-Trieste.

Gentile Commissario,

nel corso dell'incontro convocato il 14 febbraio scorso dalla Presidente della Provincia di Venezia Francesca Zaccariotto, Lei ha esplicitato la sua presa d'atto delle criticità di natura territoriale, ambientale e socio-economiche suscitate dal tracciato 'balneare' proposto da Rfi su indicazione della Regione Veneto precedentemente al Suo incarico, in particolare nella tratta dall'aeroporto Marco Polo a Portogruaro. Ha quindi dichiarato di aver ritenuto di rivalutare, dallo scorso ottobre, lo schema delle alternative attraverso uno studio di fattibilità affidato ad Italferr per un tracciato di potenziamento dell'attuale linea storica, che ha avuto avvio nel febbraio scorso e si dovrebbe concludere nel prossimo giugno. Al riguardo Lei ha manifestato la disponibilità ad un ulteriore incontro con la Provincia di Venezia e la delegazione dei Sindaci volto ad un confronto prima della definizione della soluzione finale dello studio, che sarà la base per una comparazione con gli altri tracciati precedentemente proposti ed attualmente in valutazione presso le sedi ministeriali.

Come sindaci, Le esprimiamo innanzi tutto apprezzamento per la Sua proposta di approntare uno studio di fattibilità sul tracciato, alternativo a quello balneare, dell'attuale linea ferroviaria (suggerito da molti e oggetto dell'iniziale ostracismo dell'assessorato regionale). Noi sindaci ci siamo focalizzati sul "come" dell'opera e non sul "se" di un intervento riconosciuto come strategico, ma se guardiamo a come è stato gestito sinora il progetto della tratta ad Alta Velocità/Alta Capacità Mestre-Portogruaro, si vede che ci è voluto il Suo intervento per rimettere in discussione il progetto 'balneare' elaborato da Rfi su richiesta del 2007 della Giunta regionale del Veneto e confermato ufficialmente alla fine del 2010 anche dal Presidente Zaia, senza alcun previo coinvolgimento delle amministrazioni locali. Un tracciato litoraneo inutilmente costoso ed impattante, che ha trovato l'opposizione ferma di sindaci, cittadini e associazioni.

Così pure siamo lieti che Lei nell'incontro del 14 febbraio scorso abbia accolto la nostra istanza ad essere coinvolti, manifestando la disponibilità ad una interlocuzione con le istituzioni locali. Abbiamo ancor più apprezzato le dichiarazioni di plauso, da Lei successivamente rilasciate alla stampa (v. Il Gazzettino del 5 marzo scorso), in occasione dell'annuncio da parte del Governo del varo a breve di un disegno di legge che preveda una fase preventiva di ascolto e confronto di sei

mesi con il territorio, a seguito delle recenti contestazioni del movimento No Tav della val di Susa, che hanno riaperto i riflettori sulle procedure per le grandi opere, tanto che il ministro Passera ha dichiarato che molti problemi sarebbero stati evitati se le consultazioni con cittadini ed amministratori locali fossero avvenute prima della fase di progettazione.

Si tratta di una posizione basata sul buon senso e la ragionevolezza, oltre che sull'esperienza, visto che da tempo anche studi autorevoli e rapporti della stessa Corte dei Conti, sui costi e tempi di realizzazione delle infrastrutture ferroviarie e stradali, dimostrano l'importanza del 'dibattito pubblico', come momento che precede la progettazione, supportato naturalmente da analisi tecniche e analisi costi/benefici. Tanto più che nella Relazione sul rendiconto generale dello Stato 2010, la Corte ha precisato che *“carenze, difficoltà e ritardi non si riscontrano soltanto con riguardo alle infrastrutture realizzate con risorse finanziarie ordinarie, ma anche a quelle programmate con la Legge obiettivo (legge n. 443/2001). Anzi, specifiche criticità sembrano riguardare proprio la legislazione speciale...”*. Anche il recente *“6° Rapporto sull'attuazione della legge obiettivo”*, stilato dal Servizio Studi della Camera in collaborazione con l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture il CRESME e l'Istituto NOVA, a dieci anni di distanza dall'approvazione della legge, attesta un risultato fallimentare, sia per il numero di opere sia per il loro costo. I ritardi e l'aumento dei costi, provocati dai contenziosi e dagli adeguamenti progettuali, rilevati nelle opere che hanno seguito la procedura speciale, sono esattamente gli stessi di tutte le altre opere. Anzi, in tal caso, se prendiamo in considerazione il dato relativo agli aumenti dei tempi e dei costi provocati dalle varianti la situazione è persino peggiorata. Infine, in uno studio recente della Banca d'Italia che riassume efficacemente le criticità specifiche del nostro Paese, viene indicata tra esse anche l'assenza di una valutazione sistematica dei costi e dei benefici dei progetti che, precludendo la selezione delle opere più valide, concorre a determinare costi unitari elevati nel confronto internazionale.

Per questo, con riferimento all'iter procedurale da Lei indicato nel corso del tavolo di lavoro convocato presso la Provincia di Venezia lo scorso 14 febbraio, riteniamo che, proprio nello spirito di anticipare l'applicazione del modello di 'democrazia partecipata' annunciato dal Governo, sia opportuno, anche se non previsto dalla normativa vigente, che venga subito preventivamente consultata ciascuna amministrazione locale interessata, nonché gli eventuali portatori di interessi diffusi e i soggetti che hanno avanzato ipotesi progettuali – come ad es. lo Iuav di Venezia –, affinché prima della stesura dello studio di fattibilità il soggetto progettista abbia chiaro il quadro delle proposte già emerse e le esigenze delle comunità locali. Come ha scritto Carlo Petrini di recente in un intervento sulla stampa (v. Repubblica del 15/03/12), la buona pratica democratica dovrebbe iniziare sempre dai territori, perché *“partire dal locale significa interpellare per primo chi il territorio lo conosce, lo abita e lo ama. Comunità locali che dal canto loro dovrebbero essere pronte a rispondere, in grado di dare un contributo costruttivo”*, ponendo le basi per *“una mediazione intelligente e civile”*.

Un ampio e preventivo confronto fondato sul metodo della democrazia partecipata consentirà di comparare effettivamente le ipotesi in campo più valide, per realizzare un progetto di rete di trasporto coerente con la dinamica della domanda e con una corretta analisi costi-benefici, anche sotto il profilo sociale ed ambientale, inclusa una trasparente analisi della copertura economica e degli strumenti di finanziamento. Tutto ciò sulla base dell'obiettivo condiviso di disporre di un progetto realistico di modernizzazione della linea esistente, con una strategia di

adeguamento e potenziamento di rete, oltre che di velocizzazione, che preveda opportuni raddoppi ove necessari, realizzabile per stralci funzionali progressivi, commisurati alle risorse via via disponibili. In tal modo si potranno conseguire benefici immediati per l'utenza, garantendo la coesistenza di traffici passeggeri a lunga distanza, traffici merci e traffici di pendolari intorno ai principali nodi, ragionando in termini di reali servizi e prestazioni di trasporto e non di mere infrastrutture, come indica la stessa UE nella recente Strategia per la Rete Ferroviaria Merci.

Auspiciando nell'accoglimento della nostra richiesta, restiamo fiduciosi in attesa di un Suo riscontro in merito.

Cordiali saluti.

I Sindaci