



**for a living planet®**

**WWF Italia**  
**Sezione regionale**  
**Friuli Venezia Giulia**  
Via Rittmeyer 6  
34134 Trieste

Tel e fax: 040 360551  
Tel assistente regionale:  
0432 502275  
friuliveneziagiulia@wwf.it  
www.wwf.it/friuliveneziagiulia

Trieste, 19 aprile 2011

*Sintesi della conferenza stampa*

**IL WWF SULLA TAV VENEZIA – TRIESTE:**  
**“PROGETTO IRRICEVIBILE E DA RIFARE**  
**COMPLETAMENTE. SERVE IN REALTÀ A CHI VUOL FARE**  
**SOLO AUTOSTRADE”**

**Nelle 250 pagine delle osservazioni tutte le pecche del progetto preliminare di RFI-Italferr: nessuna alternativa considerata, nessuno studio approfondito sulle grotte carsiche, nessuna analisi degli impatti sulle 33 aree protette interessate.**

Un progetto irricevibile, quello della linea TAV Venezia-Trieste, presentato in ben quattro *rate* e non coordinato nelle varie parti, molto superficiale nella stima degli impatti (specie per l'attraversamento del Carso e alle interferenze con siti e zone di protezione comunitari) e privo di parti essenziali come il calcolo costi-benefici. Un progetto che andrebbe rifatto completamente e che serve, in definitiva, solo a chi vuol costruire strade, superstrade e autostrade a tutto spiano.

Questo il durissimo giudizio del WWF sulla TAV Venezia-Trieste, presentato da Italferr per conto di RFI lo scorso dicembre e sulla quale è in corso la procedura VIA.

*“Prima l'assurdo “spezzatino” – ha rilevato oggi in una conferenza stampa a Trieste Dario Predonzan, responsabile energia e trasporti del WWF Friuli Venezia Giulia – con RFI che ha suddiviso la Venezia – Trieste in quattro progetti distinti e formalmente indipendenti tra loro: un'operazione in palese contrasto con quanto raccomanda l'Unione Europea e all'unico scopo di ostacolare la valutazione completa degli impatti ambientali dell'opera”.*

*“Poi RFI ha “dimenticato” di produrre l'analisi costi-benefici, nonché il piano economico-finanziario, pur prescritti per legge. Così non si sa né quanto costerebbe la Venezia-Trieste, né come coprire i costi (stimabili in almeno 7 miliardi di Euro).”*

Il WWF, dopo aver chiesto ai Ministeri competenti e alle Regioni coinvolte di riportare la VIA sulla Venezia-Trieste entro un quadro di correttezza tecnico-normativa e coerenza, ha tuttavia esaminato le migliaia di pagine degli studi e dei progetti presentati da RFI e **ha presentato in due riprese le proprie osservazioni, per un totale di circa 250 pagine, che contengono ben 57 richieste di integrazione degli studi di RFI, sotto il profilo metodologico, procedurale e tecnico-scientifico. L'esito dell'analisi svolta è infatti sconcertante.**

Il progetto è infatti, **per gli aspetti ambientali e naturalistici**, lontanissimo da qualsiasi parametro di sviluppo sostenibile e **in contrasto con le Direttive europee sulla VIA e la conservazione della biodiversità, con il rischio di portare l'Italia verso l'apertura di una procedura di infrazione comunitaria**, se venisse approvato.

Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado dell'ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire un futuro in cui l'umanità possa vivere in armonia con la natura.

Registrato come:  
WWF Italia  
Via Po, 25/c  
00198 Roma

Cod.Fisc. 80078430586  
P.IVA IT 02121111005

Ente morale riconosciuto con  
D.P.R. n.493 del 4.4.74.

Schedario Anagrafe Naz.le  
Ricerche N. H 1890ADZ.

O.N.G. idoneità riconosciuta  
con D.M. 2005/337/000950/5  
del 9.2.2005 – ONLUS di  
diritto





**for a living planet®**

**Manca** completamente, ad esempio, un elemento fondamentale di ogni VIA, cioè **la valutazione delle alternative rispetto alla proposta progettuale presentata**: addirittura, si spaccia come “alternativa” per la tratta Ronchi dei Legionari-Trieste, il vecchio progetto del 2003, ritirato nel 2005 dopo la sonora bocciatura da parte del Ministro per i beni culturali e della Commissione VIA del Ministero dell’ambiente.

Ancora, manca del tutto un serio quadro programmatico, che dimostri la necessità di un’opera tanto imponente e la sua effettiva capacità di trasferire traffico merci e passeggeri dalla gomma alla rotaia.

*“In realtà – aggiunge Predonzan – la politica attuata da alcuni anni a questa parte da RFI, per impulso del suo ad, ing. Moretti, sembra andare nella direzione di smantellare sistematicamente (con scelte incomprensibili su aspetti normativi, organizzativi e tariffari) quel che resta del trasporto merci su ferro, investendo quasi soltanto sulle poche linee passeggeri immediatamente redditizie, sacrificando anche i servizi ferroviari per i pendolari. In questo contesto, prevedere di investire miliardi per costruire nuove infrastrutture non può dare alcuna garanzia sul fatto che queste saranno poi utilizzate davvero e non si ripeterà per esempio lo sconcio della “Pontebbana”, enormemente sottoutilizzata.”*

Il WWF sottolinea ancora una volta che limitati interventi di ammodernamento della rete esistente, e l’eliminazione di alcuni “colli di bottiglia”, permetterebbero di aumentare in misura spettacolare (fino a 5 volte) la capacità della rete ferroviaria esistente (che già così com’è potrebbe portare molti più treni di quanti oggi la utilizzano), senza alcun bisogno di costruire linee completamente nuove.

Su questo aspetto, però, il progetto di RFI “glissa”, inglobando irrazionalmente alcuni interventi effettivamente utili ed opportuni – ad es. la revisione del nodo di Bivio S. Polo a Monfalcone – nel progetto complessivo della TAV, che include **anche 24 km di gallerie tra Ronchi e Trieste -14 dei quali sotto il Carso – che produrrebbero quasi 9 milioni di metri cubi di materiali di scavo (da trasportare tutti su camion!)**.

**Solo tre (!) secondo RFI, le grotte di pregio con cui il progetto interferirebbe**, ma si omette di dire che – com’è noto – **le cavità note sono solo il 10 per cento di quelle esistenti**, come dimostra il caso clamoroso della “Grotta Impossibile” scoperta durante i lavori della galleria autostradale tra Cattinara e Padriciano.

Eppure, **per il superamento delle cavità carsiche RFI prevede solo alcune modalità “indicative”**, rinviando la soluzione del problema *“alle successive fasi progettuali”*.

Inesistente un vero approfondimento degli impatti che la TAV avrebbe sul territorio e sull’ambiente, poiché vengono del tutto “dimenticati” per esempio aspetti fondamentali come il consumo di acqua e l’impatto dell’inquinamento luminoso, è solo sfiorato l’impatto dei nuovi elettrodotti previsti, e così via.

Scandaloso, poi, il livello delle relazioni che dovrebbero valutare l’impatto dell’opera sugli habitat naturali: **la Venezia-Trieste interesserebbe, direttamente o indirettamente, 33 tra SIC, ZPS e IBA, ma l’analisi degli effetti di ciò su habitat e specie prioritarie (definiti tali dall’Unione Europea) è pressoché inesistente.**

A fronte di impatti negativi su alcuni SIC e ZPS lagunari in Provincia di Venezia, però, si prevedono “compensazioni” in aree pedemontane mai individuate come Siti di Importanza Comunitaria (SIC) in Provincia di Treviso, mentre a fronte di impatti su alcuni SIC della bassa friulana, sono previste “compensazioni” in Comune di Manzano e Cordenons!

*“Ce n’è abbastanza – ha concluso Predonzan – per dire che gli elaborati presentati da RFI sono, a giudizio dell’associazione, molto al di sotto del livello minimo di accettabilità tecnica. E’ indecente che si pensi di catturare il consenso dei Comuni e delle popolazioni interessate su un’opera di questa mole, senza un decente*



**WWF® for a living planet®**

*approfondimento degli impatti sull'ambiente e sul territorio e senza considerare le alternative ben più ragionevoli che pure esistono.”*

*“Sembra quasi che una simile operazione sia stata imbastita all'unico scopo di far arrivare le decine di milioni di Euro stanziati dall'Unione europea per gli studi e le progettazioni, senza neppure credere all'effettiva realizzabilità della nuova linea. Ecco perché, in definitiva, la TAV è funzionale soltanto agli interessi di chi vuol far finta di potenziare il trasporto ferroviario, ma in realtà pensa solo a costruire nuove strade e autostrade (come infatti sta puntualmente accadendo sia in Veneto, sia in Friuli Venezia Giulia).”*

Il WWF si riserva di valutare eventuali azioni su come sono stati e verranno utilizzati i fondi europei e auspica che anche i Comuni coinvolti sappiano individuare le gravissime manchevolezze del progetto e della procedura VIA, manifestando i propri rilievi senza sottostare a logiche localistiche o, peggio, di appartenenza politica.

**Il testo integrale delle osservazioni del WWF sulla TAV Venezia-Trieste è disponibile nel sito [www.wwf.it/friuliveneziaGiulia](http://www.wwf.it/friuliveneziaGiulia) sezione “documenti”, sottosezione “trasporti e grandi opere”**

## **Il progetto della linea TAV Venezia-Trieste in cifre**

lunghezza totale tracciato	<b>~140 km</b>	
di cui in galleria	<b>24 km</b>	
di cui nel sottosuolo carsico	<b>14 km</b>	
progetti presentati da RFI-Italferr	<b>4*</b>	* (Mestre - Aeroporto M. Polo Aeroporto M. Polo – Portogruaro Portogruaro – Ronchi dei Legionari Ronchi dei Legionari – Trieste)
costo della progettazione	<b>?</b>	
finanziamento per la progettazione	<b>73,6 MEuro</b>	
costo dell'opera	<b>?*</b>	* (stimabile in almeno 7 miliardi di Euro)
fonte del finanziamento per i lavori	<b>?</b>	
quantitativo di roccia da scavare	<b>8.900.000 mc</b>	
viaggi A/R per trasporto materiali di scavo	<b>890.000</b>	
durata prevista lavori	<b>~ 40 anni</b>	* dal 2013 al 2050
numero SIC, ZPS e IBA impattati (in un'area <i>buffer</i> di 5 km ai lati della linea)	<b>33</b>	* SIC = Siti di Importanza Comunitaria ZPS = Zone di Protezione Speciale IBA = Important Bird Areas
ricettori sensibili* tratta Ronchi-TS	<b>995</b>	* edifici entro 250 m dalla linea TAV
“ “ “ Portogruaro-Ronchi	<b>1.033</b>	“ “
“ “ “ Portogruaro-Aeroporto M. Polo	<b>699</b>	“ “
“ “ “ Mestre-Aeroporto-M. Polo	<b>203</b>	“ “