

Intervento di **Dario Predonzan**, responsabile settore energia e trasporti WWF Friuli Venezia Giulia:

## ***“La TAV in Friuli Venezia Giulia: situazione e prospettive”***

### **1. Premessa.**

Alcune considerazioni introduttive di carattere generale, a scanso di equivoci.

In un Paese come l'Italia, dove il settore dei trasporti pesa per circa un quarto (v. tabella sottostante) sul totale delle emissioni di CO<sub>2</sub>, azioni dirette a riequilibrare il sistema trasportistico, puntando – tra l'altro - ad aumentare la quota di passeggeri e merci trasportati su ferro, diminuendo quella che oggi viaggia su gomma, sono senz'altro una priorità, sempre sostenuta dagli ambientalisti.

#### **Emissioni di CO<sub>2</sub> in Italia (tonn/anno)**

|                                       |                                       |            |
|---------------------------------------|---------------------------------------|------------|
| <b>emiss. settore trasporti 1990</b>  | <b>emiss. settore trasporti 2006</b>  | <b>Δ %</b> |
| 93.615.531                            | 118.270.524                           | + 26,34    |
| <b>emiss. totali 1990</b>             | <b>emiss. totali 2006</b>             | <b>Δ %</b> |
| 437.307.583                           | 489.319.660                           | + 11,89    |
| <b>% trasp. su emiss. totali 1990</b> | <b>% trasp. su emiss. totali 2006</b> |            |
| 21,41                                 | 24,17                                 |            |

Fonte dati: APAT

Questo specie considerando che (dati Eurostat) la quota della rotaia nella ripartizione modale del trasporto merci interno si aggira intorno al 10 per cento (contro il 15 – 16 per cento della Francia, il 4 - 5 per cento della Spagna e il 21 – 22 della Germania), mentre per i passeggeri non arriva al 6 (Francia 9 - 10, Spagna 5 e Germania 7 – 8)<sup>1</sup>, con tendenza in entrambi i casi alla diminuzione.

Per ottenere qualche risultato in questo campo, come in altri, bisognerebbe però programmare ed attuare soluzioni ragionevoli, appropriate e – sperabilmente – condivise, trattandosi di un problema complesso, che interferisce con molte materie a loro volta complesse (ambiente, gestione del territorio, tutela della natura, equilibrio delle finanze pubbliche ecc.), con le competenze di molti enti e con gli interessi legittimi di tutti i cittadini.

Ciò non pare proprio che sia avvenuto e stia avvenendo in Italia, che tanto per cominciare ha deciso di non programmare alcunché in materia. Un Piano generale dei trasporti, pur redatto nel 2001, è stato immediatamente messo nel cassetto e non è mai stato approvato (né è mai cominciata l'analisi e la discussione sui suoi contenuti).

Vale la pena ricordare che in tal modo è stato possibile bypassare un preciso obbligo sancito dalla Direttiva Europea 2001/42/CE sulla Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), cioè quello di sottoporre a valutazione, tecnicamente approfondita e partecipata, gli effetti dei piani programmi sull'ambiente. No piano, no VAS...

La pianificazione di settore è stata quindi sostituita dalla semplice elencazione, decisa a priori in sede politica, di alcune infrastrutture “strategiche”, in funzione delle quali sono stati costruiti la “legge Obiettivo” 443/2001 e gli atti ad essa conseguenti, tra cui le Intese Generali Quadro con le Regioni. Nell'I.G.Q. relativa al FVG (del settembre 2002, aggiornata nell'agosto 2008) compare un lungo elenco di opere per lo più stradali e autostradali, ma anche la tratta del Corridoio V ferroviario prevista nel territorio regionale, intesa come linea TAV (o, più pudicamente, AV/AC).

<sup>1</sup> si noterà che la percentuale del treno nella ripartizione modale dei trasporti merci e passeggeri è assai modesta anche nei Paesi (Francia e Spagna) additati come leader e modelli, nello sviluppo delle linee TAV...

## 2. La situazione in Friuli Venezia Giulia.

### 2.1. Piani e studi “strategici”.

Nessun Piano dei trasporti a livello nazionale, nessun piano a livello regionale.

O meglio, alcune indicazioni sono contenute nel **Piano Territoriale Regionale** (PTR) adottato dalla Giunta regionale nell’ottobre 2007, ma non ancora approvato (pare anzi che non sarà mai approvato...), nel senso che nel PTR sono semplicemente “recepite” alcune infrastrutture, senza che sulla necessità delle stesse venga data alcuna motivazione, né giustificazione tecnica. Tra queste infrastrutture, l’autostrada Carnia – Cadore (collegamento tra A23 e A27 attraverso l’alta valle del Tagliamento e l’alta valle del Piave, al modico costo previsto di 2,2 miliardi di Euro) e ovviamente la TAV Venezia-Trieste-Divaccia, come parte del Corridoio V.

Infrastrutture quindi derivanti da atti precedenti il PTR stesso: nel primo caso l’intesa sottoscritta nell’aprile 2004 tra i presidenti del Veneto e del FVG, nel secondo caso – si sostiene – la decisione n. 884 del 2004 della Commissione europea.

Pur non esistendo alcun serio studio, né analisi, a monte di queste scelte infrastrutturali, le stesse vengono date per acquisite e recepite a priori nello strumento urbanistico fondamentale della Regione. I progetti (anzi, gli studi sui progetti) precedono e di fatto si impongono alla pianificazione, quando semmai dovrebbe essere il contrario...

L’unica analisi, ma prettamente economica, relativa al Corridoio V, è quindi rappresentata dallo **“Studio strategico per lo sviluppo del Corridoio Paneuropeo V”**, redatto dalla società Scott Wilson per conto dell’InCE. Quest’ultimo prevede infatti il completamento dell’intero Corridoio V ferroviario (da Lione al confine ucraino) entro il 2015 (!), e non si pone neppure il problema del reperimento dei fondi necessari, stimati pari a 21 miliardi per l’intera linea (!). Di conseguenza, del tutto campate in aria appaiono anche le stime sui volumi di traffico che la nuova linea potrebbe attrarre e sugli effetti – d’altro canto modesti - di “riequilibrio modale” che la sua entrata in funzione provocherebbe.

Le tabelle seguenti riportano il confronto tra lo “Scenario A” (infrastrutture congelate alla situazione del 2005) e lo “Scenario C” (tutte le opere previste lungo l’intero sviluppo del Corridoio V sono state realizzate, insieme alle raccomandazioni istituzionali e commerciali <sup>2</sup>), per quanto concerne la ripartizione modale del traffico merci e di quello passeggeri su scala regionale (intesa come area vasta rappresentata da Veneto, FVG e Slovenia).

#### Merci

|            | 2015       |            | 2045       |            |
|------------|------------|------------|------------|------------|
|            | Scenario A | Scenario C | Scenario A | Scenario C |
| % Ferrovia | 32,6       | 35,9       | 33,6       | 38,9       |
| % Strada   | 67,4       | 64,1       | 66,4       | 61,1       |

#### Passeggeri

|            | 2015       |            | 2045       |            |
|------------|------------|------------|------------|------------|
|            | Scenario A | Scenario C | Scenario A | Scenario C |
| % Ferrovia | 6,8        | 7,3        | 6,9        | 7,5        |
| % Strada   | 93,2       | 92,7       | 93,1       | 92,5       |

Come si può vedere, in trent’anni, l’enorme investimento per la realizzazione del Corridoio V produrrebbe un incremento della quota percentuale del trasporto merci su ferrovia di solo il 3 % a scapito della strada, nello scenario C rispetto allo scenario A. Ancor più modesto l’incremento del traffico passeggeri su ferrovia (+ 0,6 %!).

<sup>2</sup> La stessa Scott Wilson sottolinea infatti, giustamente, che la costruzione della nuova infrastruttura non sarebbe di per sé sufficiente a indurre lo spostamento di quote di traffico merci e passeggeri dalla gomma alla rotaia, essendo indispensabili altre misure (interventi sul sistema tariffario, introduzione di più gestori in concorrenza, ecc.).

Siccome, poi, dal punto di vista ambientale, i valori assoluti delle merci e dei passeggeri trasportati nelle varie modalità contano più delle percentuali, è interessante rilevare che lo scenario C non prevede alcuna diminuzione del valore assoluto di merci e passeggeri trasportati su strada, come si evince dalla tabella successiva, né per quanto riguarda la scala regionale, né quella globale (rappresentata da tutti i Paesi attraversati dal Corridoio V, da Lione al confine ucraino).

**Variazioni % dei volumi assoluti di traffico, secondo le diverse modalità di trasporto, al 2045 rispetto al 2015**

|                        | Sc. A reg. | Sc. C reg. | Sc. A globale | Sc. C globale |
|------------------------|------------|------------|---------------|---------------|
| <b>Merchi ferrovia</b> | + 43,2     | + 55,4     | + 49,5        | + 63,2        |
| <b>Merchi strada</b>   | + 36,6     | + 36,6     | + 61,7        | + 60,5        |
| <b>Pass. ferrovia</b>  | + 69,8     | + 73,1     | + 64,7        | + 81,5        |
| <b>Pass. strada</b>    | + 67,6     | + 67,4     | + 59,4        | + 59,4        |
| <b>Pass. aereo</b>     |            |            | + 64,4        | + 57,2        |

Abbastanza significativa (- 25,2%) appare soltanto la differenza tra i due scenari rispetto al volume del traffico aereo su scala globale.

Scott Wilson prevede quindi una diversione modale da aereo a treno, molto più che da automobile a treno, anche se saranno decisive le tariffe applicate dai diversi vettori (attualmente l'aereo, grazie alle compagnie *low-cost*, è altamente concorrenziale).

Il che dovrebbe semmai far riflettere sull'opportunità di ridimensionare il previsto Polo Intermodale di Ronchi dei Legionari...

**2.2. I progetti e gli studi sui progetti.**

Se la situazione degli strumenti strategici è quella, desolante, sopra riassunta, rimangono da analizzare i progetti e gli studi preliminari ai progetti, fin qui presentati. Perché è sui progetti, in realtà, che ruota tutta l'attenzione delle istituzioni "competenti", come detto. Analisi strategiche e piani sono redatti, quando lo sono, *a posteriori* ben dopo la stesura dei progetti stessi – o degli studi di fattibilità – allo scopo evidente di tentarne una qualche giustificazione.

Come se non bastasse, per la redazione e la valutazione dei progetti è stato scelto il metodo delle "fette di salame", in base al quale la linea TAV Venezia-Trieste-Lubiana è stata spezzettata in più segmenti (e in sottosegmenti), ciascuno dei quali segue un iter e tempi diversi, senza alcun rapporto con quelli degli altri segmenti. Il tutto all'evidente scopo di rendere difficile una visione completa dei progetti e dei relativi impatti, nonché dividere i potenziali interlocutori/oppositori, incentivando al massimo – presso costoro – l'approccio da "sindrome di nimby".

Quello cioè che a parole si dichiara di voler combattere.

**2.2.1. La tratta Ronchi sud-Trieste.**

Lo studio di pre-fattibilità di RFI per la nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste-Lubiana risale agli inizi del 1999, ma l'unico progetto preliminare a tutt'oggi divulgato è quello per la tratta Ronchi sud – Trieste, che ha iniziato l'iter della VIA, secondo le procedure della "Legge Obiettivo" (D.Lgs. 190/2002) nel maggio 2003.

Il progetto prevedeva uno sviluppo della linea – tra Ronchi Aeroporto e il sottosuolo della città di Trieste - di circa 32 km, di cui oltre 24 in doppia galleria (più un "cunicolo esplorativo") scavata nel sottosuolo dell'altopiano carsico, che avrebbe comportato l'estrazione di quasi 8 milioni di metri cubi di roccia (o "smarino" che dir si voglia). Assai vaghe le indicazioni sul destino di questi materiali: 1 milione di metri cubi avrebbe dovuto essere destinato al "MOSE" di Venezia, per il resto si accennava vagamente al riempimento di una serie di ex-cave sparse per le Province di Trieste e Gorizia.

Nel frattempo, però, il "MOSE" è già in costruzione, utilizzando il materiale estratto dalla ex-cava "Casale", adiacente la baia di Sistiana...

Di recente, dichiarazioni di tecnici RFI hanno fatto intravedere un altro possibile destino del materiale in questione: i rilevati della tratta Venezia-Ronchi sud, la quale in effetti – dovendo attraversare la pianura alluvionale veneto-friulana (con le prime falde acquifere assai prossime alla superficie) - verrebbe realizzata tutta in rilevato (in pratica un “muro” a sezione trapezoidale, alto almeno 5-6 metri sul piano di campagna e largo almeno 12 metri, che taglierebbe trasversalmente tutta la pianura.

Il costo complessivo della tratta Ronchi sud - Trieste è stato stimato pari a 1.929 milioni di Euro. Alcune interconnessioni, in particolare quella con il Porto di Trieste, erano però rinviate a progetti successivi.

L'iter della VIA si è interrotto definitivamente nel dicembre 2005, quando la Giunta regionale del Friuli Venezia Giulia (principale cofinanziatrice della progettazione) ha dichiarato il ritiro del progetto, al fine di sostituirlo con una versione modificata dello stesso.

Ciò in quanto nei mesi precedenti la Commissione speciale VIA del ministero dell'ambiente (marzo 2005) e poi il ministro per i beni e attività culturali (aprile 2005) avevano espresso pareri molto negativi sull'impatto ambientale delle opere previste, particolarmente per quanto concerne il sottosuolo e l'idrologia sotterranea dell'altopiano carsico.

Sull'impatto ambientale di tale progetto negativi erano stati i pareri espressi da tutti i Comuni del monfalconese e della provincia di Trieste interessati dal tracciato (con l'eccezione di Duino-Aurisina e Trieste), favorevole invece quello della Regione, espresso il 10 settembre 2004.

Ancorché ne fosse stata annunciata la presentazione per i primi mesi del 2006, non vi è traccia del nuovo progetto, in quanto – verosimilmente – si attendevano nuovi finanziamenti per la sua stesura. Questi sono stati in parte assicurati nel dicembre 2008 dalla Commissione europea, per un ammontare pari a 24 milioni di Euro su 48 complessivi.

Non è dato però sapere quando il nuovo progetto preliminare potrà essere pronto, né quando potrà iniziare la nuova procedura VIA sullo stesso.

### 2.2.2. La ripermimetrazione del SIC “Carso triestino e goriziano”

Uno dei problemi principali incontrati dal progetto preliminare della Ronchi sud-Trieste, come si è già accennato, è rappresentato dal previsto attraversamento in galleria dell'altopiano carsico. Problema non risolto, come dimostra la doppia bocciatura rimediata dal progetto a livello ministeriale e destinato a riproporsi, d'altronde, per la prosecuzione da Trieste a Divaccia (e oltre). Nel 2005 e nel 2006, dopo essere stata più volte sollecitata in questo senso dalla Commissione Europea, un consistente ampliamento dei SIC e ZPS sull'altopiano carsico (istituiti nel 2000), la Regione Friuli Venezia Giulia li inglobava tutti nel nuovo SIC e ZPS “Carso triestino e goriziano”. Nel settembre 2006, però, la stessa Giunta operava un significativo “ritaglio” dalla perimetrazione del nuovo SIC, esattamente in coincidenza con il percorso sotterraneo della nuova linea AV/AC nell'area di Monfalcone e Doberdò del Lago. Il tutto prescindendo da qualsiasi motivazione scientifica e sotto banco, all'evidente scopo di tentare di sottrarre il progetto della Ronchi - Trieste all'obbligo della valutazione di incidenza.

La Commissione europea aveva infatti segnalato alla Regione la necessità di integrare le perimetrazioni dei SIC, in particolare per quanto concerne gli habitat prioritari delle “grotte carsiche non sfruttate turisticamente”, così come era stato segnalato il troppo scarso recepimento nelle ZPS delle indicazioni comunitarie relative alle IBA (Important Bird Areas) nell'area carsica.

E' altresì evidente che il tracciato pressochè interamente sotterraneo tra Ronchi e Trieste della linea AV/AC andrebbe a confliggere proprio con gli habitat delle grotte carsiche.

Si attende un pronunciamento della Commissione Europea in proposito, avendo il WWF immediatamente segnalato il fattaccio a Bruxelles.

### 2.2.3. Le “alternative” nel monfalconese

Il giorno prima dell'espressione del parere regionale sulla VIA, tutti i sindaci dei Comuni del monfalconese sottoscrivevano un “protocollo d'intesa” con l'assessore regionale alle infrastrutture,

nel quale si concordavano alcune modifiche al tracciato, definite "migliorative". La principale consisteva nella sostituzione del raccordo con la linea storica per Gorizia e Udine – previsto in superficie e in viadotto nell'area di Ronchi-Monfalcone - con un percorso in galleria, sotto l'Aeroporto di Ronchi dei Legionari.

Le modifiche in questione non venivano comunque accompagnate da alcun approfondimento tecnico che giustificasse le scelte operate e ne stimasse le conseguenze sugli impatti ambientali (ad esempio per l'aumento dei quantitativi di smarino), i costi, ecc.

Nel mese di aprile 2007 un ulteriore protocollo apportava nuove modifiche, del tutto marginali, al tracciato "alternativo" sottoscritto dai sindaci il 9 settembre 2004. Questo nuovo documento non era però sottoscritto da tutti i sindaci ed è stato ulteriormente modificato alcuni mesi dopo.

L'intera operazione ha avuto l'evidente scopo di gettare un po' di fumo negli occhi dell'opinione pubblica, spacciando per "coinvolgimento del territorio" una sorta di trattativa privata con alcuni sindaci (tutti casualmente di centro-sinistra...), limitata peraltro a ritocchi del tutto marginali sul tracciato e nella più completa opacità rispetto ai cittadini.

Di recente, però, anche alcuni sindaci – quello di Monfalcone ad esempio – che molto si erano spesi a favore della sottoscrizione del protocollo d'intesa con l'assessore regionale, si sono dichiarati contrari alla TAV.

#### 2.2.4. La tratta Venezia-Ronchi sud

Nel maggio 2006 veniva annunciata dall'assessore regionale alle infrastrutture la consegna da parte di RFI del progetto preliminare per il segmento Portogruaro-Ronchi sud della tratta Venezia-Ronchi sud, con un tracciato in gran parte parallelo a quello dell'autostrada A4.

L'assessore comunicava subito, però, che parte del tracciato non era condivisa dalla Regione, che avrebbe chiesto a RFI di modificarlo, nell'area tra Gonars e Bagnaria Arsa.

Veniva successivamente avviata una trattativa con i Comuni interessati, allo scopo di "concertare" modifiche al tracciato. La Regione finanziava un "tavolo tecnico" di consulenza (due tecnici di fiducia dei Comuni, due della Regione), incaricato di approfondire le possibili soluzioni. Alcuni Comuni – Villa Vicentina in primis - però rilanciavano, chiedendo che l'incarico del tavolo tecnico si estendesse alla valutazione complessiva della tratta Venezia-Trieste-Lubiana, esaminando quindi anche le possibili alternative (non solo AV/AC), l'analisi costi-benefici, gli impatti ambientali, ecc.

Gli stessi Comuni chiedevano anche che la valutazione dell'opera venisse stralciata dalle procedure della Legge Obiettivo. Legge invece, difesa a spada tratta dall'assessore regionale.

La vicenda si concludeva agli inizi del 2008, con la presentazione di un rapporto, da parte della componente comunale del tavolo tecnico, dal quale risulta l'opportunità di un approccio graduale al problema del potenziamento del trasporto ferroviario in FVG, puntando sostanzialmente sul superamento di alcuni "colli di bottiglia" e sul miglioramento/ammodernamento della rete esistente. Nessun rapporto è stato invece ufficializzato dalla componente regionale del tavolo, né è dato conoscere quale impatto le risultanze del lavoro del tavolo tecnico abbiano avuto sulla progettazione della Venezia – Ronchi sud. Neppure il progetto, a tutt'oggi, è stato depositato.

Il costo complessivo della tratta è stimato pari a 4.200 milioni di Euro, secondo il rapporto sulle "Infrastrutture prioritarie" divulgato nel novembre 2006 dal Ministero delle Infrastrutture.

#### 2.2.5. La proposta alternativa del Veneto per la Venezia-Ronchi sud

Alla metà di aprile del 2007, la Giunta regionale del Veneto ha approvato una delibera, con la quale si propone un tracciato - per il segmento Venezia-Portogruaro della tratta Venezia-Ronchi sud - diverso da quello proposto da RFI, vale a dire molto più meridionale, abbandonando cioè il parallelismo con la A4.

La giustificazione consiste nella volontà di non condizionare i lavori di ampliamento della "A4" con la III corsia, subordinandoli alla risoluzione dei nodi rappresentati dalla convivenza ed armonizzazione tra le due infrastrutture.

Tanto è bastato per innescare un'aspra polemica con la Giunta regionale del Friuli Venezia Giulia, che è rimasta ferma a difesa del parallelismo AV/AC - autostrada.

Il ministro delle Infrastrutture Di Pietro se l'era cavata dichiarando che il problema doveva essere risolto attraverso un accordo tra le due Regioni, ma a tutt'oggi nessun accordo pare sia stato raggiunto.

In verità, il "protocollo d'intesa" siglato nell'ottobre 2006 tra la Regione Friuli Venezia Giulia (Illy) e la Presidenza del Consiglio dei ministri (Prodi), prevede che il Governo si impegni a *"dare direttive affinché nel quadro economico del progetto per la nuova linea ferroviaria ad alta velocità/alta capacità in FVG siano previsti anche i finanziamenti per i maggiori costi della costruzione della III corsia dell'autostrada A4 a causa dell'affiancamento a questa della nuova linea nel tratto Gonars-Quarto D'Altino"*.

In pratica, quindi, si impegnava il Governo a far gravare sulla nuova ferrovia parte dei costi per l'ampliamento dell'autostrada ... Un bell'esempio di coerenza, per un'amministrazione regionale che si affanna in ogni modo a sostenere la necessità della linea AV/AC per *"togliere i TIR dalle autostrade"*.

Un'amministrazione, peraltro, che è anche azionista di maggioranza di Autovie Venete.

Di fatto, con la nomina del Commissario straordinario per la costruzione della III corsia, la priorità assoluta è stata assegnata – manco a dirlo – all'opera stradale, mentre la risoluzione dei problemi legati alle interferenze con la linea AV/AC è stata rinviata.

#### 2.2.6. La tratta Trieste-Divaccia-Lubiana.

Dopo lunghe trattative tra i Governi, è stato deciso di affidare uno studio di fattibilità ad un gruppo misto di tecnici (di RFI e delle Ferrovie Slovene), nell'ambito di un progetto Interreg III Italia-Slovenia, per la tratta Trieste-Divaccia del Corridoio V, del costo di 2,2 milioni di Euro.

La Slovenia ha imposto la condizione che la nuova linea transiti necessariamente per Divaccia, in quanto tra le priorità del Governo sloveno c'è il raddoppio dell'esistente linea Capodistria-Divaccia (l'unica linea ferroviaria che colleghi la rete slovena al porto di Capodistria, a sua volta l'unico porto commerciale del Paese).

Lo studio si è concluso nel giugno 2008 ed è stato divulgato nell'ottobre successivo.

Non è irrilevante ricordare che tra i partner dello studio, sul lato sloveno, vi fossero non soltanto le Ferrovie slovene ed il Ministero dei trasporti di Lubiana, ma anche il Porto di Capodistria ed i Comuni di Capodistria e Sesana. Sul versante italiano, invece, partner dello studio sono soltanto RFI, Ministero delle infrastrutture e Regione FVG.

Punto di partenza della linea è stato deciso fosse la stazione "passante" (sotterranea) di Trieste-Roiano a quota 0 sul livello del mare, cioè il punto di arrivo della linea Ronchi sud – Trieste secondo il progetto del 2003 (ancorché ritirato nel 2005). Punto di arrivo Divaccia (430 m. sul livello del mare). Stanti i vincoli, in fatto di pendenze e raggi di curvatura, la nuova linea finirebbe necessariamente per dover attraversare – sia pure in sotterraneo - la Val Rosandra (riserva naturale regionale, nonché SIC e ZPS).

Lo studio prevede la costruzione di una doppia (in parte singola) galleria – più cunicolo esplorativo – per una lunghezza complessiva di 35,6 km, il che comporterebbe la produzione di circa 9,5 milioni di metri cubi di smarino, per circa metà rappresentato da calcare, ed il resto da flysch. Vaghe anche in questo caso le indicazioni sullo smaltimento del materiale, ma si accenna alla possibile realizzazione di un'isola artificiale al largo della costa istriana, tra Isola e Capodistria, che comunque assorbirebbe soltanto 1,5 milioni di metri cubi.

Per avere un'idea di cosa significhino queste cifre, si pensi che un camion può portare al massimo 20 mc di roccia e quindi i 9,5 milioni di mc citati corrispondono ad almeno 475.000 camion, vale a dire a 950.000 viaggi (tra andata e ritorno) tra il cantiere e i luoghi di smaltimento del materiale.

Aggiungendovi gli 8 milioni di metri cubi di smarino, previsti per lo scavo delle gallerie della tratta Ronchi sud-Trieste, il totale salirebbe ad almeno 875.000 camion (1.750.000 viaggi andata e ritorno). Tutto traffico che ovviamente si scaricherebbe sulla rete viaria esistente.

Per la progettazione di questa tratta, la Commissione europea nel dicembre scorso ha stanziato 50,7 milioni di Euro (la metà dell'importo complessivo), mentre il costo complessivo della costruzione ammonterebbe - secondo lo studio di fattibilità - a circa 2.450 milioni di Euro.

Poco è dato sapere, invece, riguardo alle eventuali attività in corso (piani, studi, progettazioni, ecc.) per quanto concerne la prosecuzione della linea TAV verso est, cioè in direzione di Lubiana e del confine ucraino, anche se è noto che Slovenia e Ungheria non prevedono di realizzare linee TAV, bensì miglioramenti e potenziamenti delle reti ferroviarie esistenti, con velocità massime di progetto pari a 160 km/h.

Non è certo irrilevante notare che lo studio ipotizza la realizzazione di una linea con velocità massima di progetto pari a 160 km/h e con pendenza massima del 17 per mille, laddove tutte le altre linee AV/AC previste sul territorio italiano sono state progettate per una velocità massima di 250-300 km/h, con pendenza massima del 12 per mille.

E' anche significativo che tale studio non citi neppure il collegamento diretto, mediante linea ferroviaria normale di soli 6 km, tra Trieste e Capodistria (del costo di circa 100 milioni di Euro), dando quindi per scontato che le due città - e i due porti - siano in futuro (molto in futuro) collegati dalla ferrovia soltanto tramite la nuova linea TAV e passando per Divaccia...

### 2.2.7. Riepilogo.

Riassumendo, quindi, la situazione delle varie tratte TAV da Venezia verso est, è la seguente:

| tratta                       | studio fattib.                | prog. prelimin. | VIA       | prog. defin. | prog. esec. | costo stimato            | fondi disponib.                 |
|------------------------------|-------------------------------|-----------------|-----------|--------------|-------------|--------------------------|---------------------------------|
| VE - Quarto D'Altino         | studio pre-fattibilità (1999) | da fare         | da fare   | da fare      | da fare     | € 4.200 .10 <sup>6</sup> | € 73,6 . 10 <sup>6</sup><br>*** |
| Quarto D'Altino - Ronchi sud |                               | da fare         | da fare   | da fare      | da fare     |                          |                                 |
| Ronchi sud - TS              |                               | finanziato      | da fare * | da fare      | da fare     | € 1.929 .10 <sup>6</sup> |                                 |
| TS - Divaccia                | fatto (2008)                  | finanziato      | da fare   | da fare      | da fare     | € 2.450 .10 <sup>6</sup> | € 50,7 .10 <sup>6</sup> **      |
| Divaccia - LJ                | ?                             | ?               | ?         | ?            | ?           | ?                        | ?                               |
| LJ- confine ucraino          | ?                             | ?               | ?         | ?            | ?           | ?                        | ?                               |

\* progetto preliminare del 2003 ritirato dopo i pareri negativi sulla VIA del Ministro dei beni e attività culturali e della Commissione speciale VIA del Ministero dell'ambiente

\*\* finanziamento comunitario per la progettazione

\*\*\* fondi disponibili secondo il rapporto sulle "Infrastrutture prioritarie" (novembre 2006), più il contributo per il Finanziamento della progettazione da parte della Commissione europea (dicembre 2008)

Come si può vedere, rispetto agli 8.579 milioni di Euro complessivi stimati (sulla base di studi di fattibilità o progetti preliminari) necessari per le tratte AV/AC da Venezia a Divaccia, ne sono disponibili, per le sole progettazioni, 124,3 milioni, cioè meno dell'1,45 %.

Il che peraltro non stupisce, considerato lo stato della progettazione, tutta appena da cominciare (dopo il ritiro dell'unico progetto preliminare finora presentato). Non per nulla, infatti, l'assessore regionale Riccardi ha dichiarato di recente che la progettazione si concluderà entro il 2013, mentre quanto mai nebulose sono le prospettive per quanto concerne il reperimento del restante 98,55 % dei fondi necessari alla realizzazione delle opere.

Difficile quindi, se non impossibile, ipotizzare una data per il completamento di tutte le opere, laddove è chiaro che soltanto la realizzazione dell'intera linea (da Lione al confine ucraino) permetterebbe di ottenere tutti i benefici (in termini di aumento della capacità, di riduzione dei tempi di percorrenza, di indotto economico, ecc.) ipotizzati dai proponenti.

E' appena il caso di ricordare che soltanto dopo il completamento di tutte le fasi progettuali, potrebbero essere appaltati i lavori, sempre che - naturalmente - le indispensabili procedure di VIA (e valutazione di incidenza) si siano nel frattempo concluse con esito positivo.

Il che rende ancora più incomprensibile la previsione del citato studio "strategico" di Scott Wilson, che ipotizzava il completamento di tutte le opere per il 2015!

### 3. Parlando ancora di soldi (che non ci sono).

Va detto innanzitutto che le stime sui costi delle opere, sopra riportate, saranno verosimilmente soggette al tipico fenomeno, tutto italiano, della “dilatazione”. L’esperienza mostra infatti che le stime iniziali sulle tratte TAV finora realizzate in Italia sono state superate di 3 – 4 volte (in qualche caso anche di 10!), a consuntivo dei lavori eseguiti.

E’ poi il caso di ricordare che già alla fine del 2003 un gruppo di lavoro misto tra il Politecnico e l’Università Cattolica di Milano, aveva svolto un’analisi costi-benefici sulla Venezia-Trieste, giungendo a risultati catastroficamente negativi (una perdita di 2,76 miliardi di Euro su un costo stimato totale – all’epoca - di 4,3 miliardi). Varrebbe la pena di aggiornare l’analisi sulla base delle nuove stime di costo.

Mette conto riportare alcuni dati desunti da un rapporto dell’Istituto Jožef Štefan di Lubiana (il massimo centro di ricerche sloveno), in funzione della VAS sull’ipotizzata rete AV in Slovenia. Analizzando varie alternative di tracciato tra Trieste e Lubiana, con lunghezze comprese tra 71 e 82 km, di cui 40-45 in galleria), il costo stimato si aggira tra 18,5 e 24 milioni di Euro al km, laddove il costo medio delle tratte comprese fra Venezia e Divaccia, in base alle stime riassunte nella tabella precedente, è di oltre 46 milioni di Euro al km (8.579 milioni per 186 km complessivi, di cui circa 60 in galleria).

Il giudizio finale dello Jožef Štefan era comunque negativo sulla fattibilità e la convenienza dell’opera.

Difficile quindi sfuggire all’impressione che tutto il battage da anni in corso sul Corridoio V, finisca per risolversi in una mera giostra di studi, progetti e consulenze, senza che nessuna opera venga mai neppure iniziata. In fondo, anche la sola spartizione della torta di 124,3 milioni di Euro può far gola a molti, (specie di questi tempi!).

### 4. Un’alternativa ragionevole.

Di fronte ad un simile quadro sulla situazione delle linee TAV nel nord est d’Italia, sorge (dovrebbe sorgere) spontanea la domanda se l’incaponirsi su una simile scelta progettuale abbia un senso, o se non sia preferibile studiare soluzioni diverse.

Magari soluzioni come quella delineata nello studio “*Lineamenti strategici per lo sviluppo della rete ferroviaria del Friuli Venezia Giulia*”<sup>3</sup>, che l’ing. Andrea Debernardi ha redatto per conto del WWF Italia nel giugno 2008.

Vi si dimostra che il “riequilibrio modale” è possibile, senza accettare i vincoli costruttivi e gli sprechi di risorse ambientali, tecniche ed economiche dell’AV/AC, già a partire dalle infrastrutture esistenti, costruendo un modello di esercizio sinora completamente assente nei progetti e negli studi di RFI: un modello che renda più fluido l’istadamento delle merci sui valichi di Villa Opicina e di Tarvisio, verso l’Est e il Centro-Nord Europa; affronti finalmente i problemi dei nodi principali di Trieste, Udine e Venezia-Mestre e di quelli secondari di Monfalcone (anche al servizio dell’aeroporto), di Cervignano e di Portogruaro; garantisca servizi Intercity, regionali e metropolitani opportunamente cadenzati tra i vari poli urbani sulle direttrici Venezia-Trieste e Venezia-Udine.

Non esistono, infatti, problemi di capacità ai valichi ferroviari internazionali verso l’Austria e la Slovenia, per quanto riguarda il traffico merci, e quindi:

- 1) il pieno utilizzo delle potenzialità della rete esistente – portandola ai più elevati standard tecnologici – consentirebbe di istradare verso i valichi di Tarvisio e Postumia un volume di traffico pari ad oltre il doppio di quello odierno, aumentando nel contempo anche i flussi per i Porti di Trieste e Capodistria;
- 2) con limitati interventi di potenziamento, in buona parte già programmati (raddoppi Udine-Cervignano e Capodistria-Divaccia, più un collegamento di soli 6 km tra i porti di Trieste e Capodistria), i flussi attraverso i valichi potrebbero crescere fino a 3,5 volte i volumi attuali;

<sup>3</sup> Lo studio è disponibile nella versione integrale, insieme ad altro materiale sull’argomento, nel sito [www.wwf.it/friuliveneziagiulia](http://www.wwf.it/friuliveneziagiulia), sezione “documenti”

- 3) con ulteriori interventi, come il quadruplicamento della tratta Monfalcone - bivio d'Aurisina, la potenzialità del sistema crescerebbe fino a 5 volte i livelli di traffico attuali;
- 4) realizzando nuove tratte ad alta capacità (da Mestre a S. Giorgio di Nogaro e da Divaccia/Pivka a Lubiana) si otterrebbero incrementi ulteriori di capacità, fino a livelli elevatissimi – superiori a quelli fatti registrare oggi dal traffico ferroviario merci sull'intero arco alpino – senza alcuna necessità di piena continuità tra tali tratte nelle aree ambientalmente critiche del Carso triestino;
- 5) anche il Porto di Trieste potrebbe contare su un notevolissimo aumento della capacità di trasporto (dagli attuali 1,5 milioni di tonn/anno a 7 milioni).

Tali interventi permetterebbero anche una notevole velocizzazione del traffico passeggeri (1h25' tra Venezia e Trieste, e 1h05' tra Venezia e Udine già nella prima fase, solo ammodernando le rete attuale) – sia sulle direttrici principali, sia sull'insieme della rete regionale – attraverso un programma di potenziamenti integrati e gradualisti, senza far dipendere le riduzioni dei tempi di percorrenza dalla completa realizzazione del sistema AV/AC, come invece presuppongono i progetti delle linee ad alta velocità.

Potrebbero inoltre essere istituiti nuovi collegamenti diretti (per esempio tra Trieste e Capodistria), mentre a Servola – nell'area dell'attuale Ferriera – potrebbe essere realizzata una nuova stazione con funzioni di “porta urbana” verso sud-est, aprendo al traffico passeggeri anche la galleria di circonvallazione Roiano-S. Giacomo.

Il tutto senza alcun bisogno di bucare il Carso per decine di chilometri!

Perché si faccia strada un ragionamento alternativo, rispetto al fondamentalismo velocistico e mega-infrastrutturale finora prevalente, occorre quindi che i decisori politici capiscano la necessità di un approccio sistemico e “gradualista” alle problematiche dei trasporti, con attenzione anche alla rimozione degli ostacoli normativi, organizzativi e tariffari che oggi penalizzano il trasporto su rotaia e avvantaggiano (assurdamente) quello su strada.

## **5. I rischi di oggi e domani.**

Alla luce di quanto riassunto sopra, fondamentalmente tre sono i pericoli che andrebbero contrastati da tutti i soggetti (istituzionali e non) interessati.

### **5.1. Un altro “ritaglio” del SIC.**

Potrebbe essere ripetuta, anche nella porzione che interessa la Val Rosandra, l'operazione di “ritaglio” del SIC già fatta nel monfalconese. Il WWF ha chiesto da tempo alla nuova Giunta regionale la revoca della delibera in questione, fatta dalla precedente amministrazione, ma nessuna risposta è arrivata (segnale certo non positivo). Sarebbe bene che un segnale di attenzione su questo tema arrivasse anche dai soggetti istituzionali interessati, Comuni in primis.

### **5.2. Il “Sistema regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità e della logistica”.**

L'art. 54 della LR 16/2008 istituisce il “*Sistema regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità e della logistica*”, che dovrebbe contenere – in un quadro organico e coerente – le scelte relative alle infrastrutture viarie e ferroviarie, il TPL nonché le infrastrutture puntuali e lineari destinate alla mobilità delle merci e alla logistica.

Nulla dice però la norma in questione in merito alla necessità di sottoporre tale sistema alla procedura V.A.S.. Inoltre, si stabilisce che tale sistema venga “*recepito nello strumento di pianificazione generale regionale*”. Strumento che però non esiste (il PTR, come detto, è stato solo adottato, e non pare che verrà mai approvato). L'anticipazione, prefigurata nell'art. 54, del sistema regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità e della logistica rispetto allo strumento di pianificazione generale – e paesaggistica - d'area vasta, con l'obbligo di recepimento del primo da parte del secondo, implica infatti l'evidente rischio che siano le scelte del sistema a prevalere – ad esempio – sulle “invarianti” che dovranno essere individuate dalla pianificazione paesaggistica. Il che non è ammissibile, essendo ormai pacifico che la tutela del paesaggio, e quindi le indicazioni

degli strumenti a ciò preposti, debba prevalere su altri interessi o esigenze, espressi negli strumenti di pianificazione urbanistica o di settore.

Prosegue quindi, in altre forme, l'impostazione già vista nel PTR, con la subordinazione della pianificazione urbanistica ed ambientale ai progetti (e agli studi preliminari) di singole opere infrastrutturali.

Si sarebbe semmai dovuto precisare chiaramente che la pianificazione regionale di settore in materia di infrastrutture, dovrà armonizzarsi con quella territoriale e paesaggistica e che in caso di conflitto saranno le previsioni di queste ultime a prevalere.

Non risulta che questo aspetto sia stato colto dall'Assemblea delle autonomie, che pure fornisce un parere preventivo su tutti i disegni di legge regionali che interessino le competenze di Comuni e Province. Anche a posteriori, tuttavia, un richiamo da parte di questi enti alla Regione, affinché siano rispettate le dovute gerarchie tra gli strumenti di programmazione e pianificazione (e la Direttiva europea VAS), non guasterebbe.

### 5.3. I "tavoli" tecnico-istituzionali.

La precedente amministrazione regionale, come detto sopra, fece gran sfoggio mediatico dei "tavoli" di confronto con i Comuni, sia riferiti al segmento monfalconese della tratta Ronchi sud-Trieste, sia con riferimento al segmento friulano della tratta Venezia – Ronchi sud.

I risultati, come detto, sono stati per lo meno discutibili.

Appare perciò opportuno che i Comuni coinvolti dallo studio di fattibilità della linea Trieste-Divaccia (e anche quelli interessati dalla porzione triestina della tratta Ronchi sud-Trieste) non si prestino ad un eventuale *replay* di quanto fatto nelle occasioni precedenti, bensì pretendano il rigoroso rispetto degli approfondimenti tecnici e partecipati previsti dalle Direttive Europee.

### 5.4. I "decisionismi" autoritari.

Lo scorso autunno, a proposito della realizzazione dei trafori alpini previsti per la TAV (in Val di Susa e in Alto Adige), il presidente del Consiglio dichiarava di voler procedere "*ad ogni costo*", anche se necessario "*con l'uso della forza*". Qualche avvisaglia c'era peraltro già stata a fine 2005, quando i pacifici manifestanti di Venaus furono duramente malmenati dalle forze dell'ordine.

Si aggiunga che è stato proposto di recente dalla Giunta regionale, ma stavolta incontrando – pare – resistenza da parte delle rappresentanze degli enti locali, uno schema di disegno di legge "anticrisi", che prevede tra l'altro l'"*accelerazione delle procedure per la realizzazione di opere strategiche di interesse regionale*".

Procedure che si applicherebbero proprio agli atti conseguenti al "*Sistema regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità e della logistica*", prevedendo tra l'altro:

- la prevalenza degli atti di pianificazione del Sistema sulle previsioni dei PRGC;
- la conseguente sospensione per tre anni dell'efficacia delle concessioni edilizie comunali in contrasto con le previsioni del Sistema;
- l'obbligo di adeguamento entro 120 giorni (con eventuale nomina di un commissario ad acta) dei PRGC alle previsioni del Sistema;
- la variante automatica ai PRGC, conseguente all'approvazione dei progetti preliminari delle opere comprese nel Sistema e dichiarate "di interesse strategico" dalla Giunta regionale.

Il che, in tempi di sbandierato "federalismo", suona alquanto stonato ... ma è noto che la coerenza non è certo tra le virtù della classe politica nazionale o regionale.

E' logico attendersi che i Comuni interessati respingano con la massima fermezza tentativi del genere, auspicabilmente operando di concerto tra loro e a prescindere dagli schieramenti politici.

## 6. Conclusioni.

L'obiettivo del WWF è quello di ragionare, con gli amministratori pubblici oltre che con l'opinione pubblica, sulle azioni necessarie per un riequilibrio modale che corregga le distorsioni nell'attuale – insostenibile - sistema dei trasporti.

Riteniamo che ciò possa avvenire soltanto recuperando un'ottica di sistema, il che implica necessariamente l'abbandono della pratica inveterata degli interventi “emergenziali” e dell'enfasi esclusiva su alcune “grandi opere”. Grandi opere del resto non soltanto insostenibili sia sul piano ambientale, sia su quello economico, ma anche inefficaci rispetto agli obiettivi di riequilibrio modale dichiarati da proponenti e sostenitori.

Per far ciò, riteniamo indispensabile un confronto aperto, al quale abbiamo offerto e continueremo ad offrire contributi qualificati, come quelli rappresentati dallo studio dell'ing. Debernardi.

Un confronto che releghi quindi definitivamente al passato gli atteggiamenti arroganti, i colpi di mano e gli “scambi” con alcuni sindaci e che tenga conto del diritto all'informazione e al coinvolgimento dei cittadini, sancito dalle normative comunitarie.

Tenendo ben presente che l'investimento di ingentissime risorse umane ed economiche in opere (spesso solo in progettazioni e anche scadenti...) faraoniche, quali la TAV prevista a est di Venezia, trascurando nel contempo i ragionevoli – nonché possibili ed urgenti - interventi di miglioramento della rete esistente, si configura di fatto come il principale viatico per un futuro dominato per sempre dal trasporto su gomma: mentre le ferrovie restano al palo, i progetti – e i cantieri! - di strade e autostrade continuano a marciare.