



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI TRIESTE

FACOLTÀ DI SCIENZE POLITICHE

CORSO DI LAUREA IN SOCIOLOGIA PER IL TERRITORIO E LO SVILUPPO

TESI DI LAUREA

IN

SOCIOLOGIA DELL'AMBIENTE

IL CORRIDOIO PANEUROPEO V
TRATTE RONCHI SUD – TRIESTE E TRIESTE - DIVAČA
PROBLEMATICHE SOCIO AMBIENTALI

Laureando:
Enrico Cumero

Relatore:
Prof. Luigi Pellizzoni

Anno accademico 2009 – 2010

INTRODUZIONE

1.- PROFILO STORICO

1.1	La politica europea dei trasporti fino al 2010, il Libro bianco dei trasporti	pag. 10
1.2	Le reti TEN – T	pag. 14
1.3	Il corridoio paneuropeo multimodale di trasporto V	pag. 19
1.4	Le tratte Ronchi sud – Trieste e Trieste – Divača	pag. 21
1.5	L'attualità dei progetti	pag. 25

2.- IMPATTO ECONOMICO, AMBIENTALE E SOCIALE

2.1	L'idea	pag. 35
2.2	Le ragioni del sì	pag. 38
2.3	Le ragioni del no	pag. 43
	2.3.1 <i>Se manca la pianificazione</i>	
	2.3.2 <i>I costi sottostimati</i>	
2.4	Ricadute ambientali delle tratte Ronchi sud - Trieste – Divača	pag. 51
	2.4.1 <i>Ronchi – Trieste</i>	
	2.4.2 <i>Trieste – Divača</i>	
2.5	I rischi ambientali	pag. 56

3.- IL DIBATTITO SOCIOPOLITICO

3.1	Agli antipodi della Val di Susa	pag. 59
3.2	La policy trasversale e le guerre intestine	pag. 62
3.3	I movimenti ambientalisti e le organizzazioni ambientaliste	pag. 67
3.4	L'atteggiamento dei politici locali	pag. 73
	3.4.1 <i>Monfalcone: maggioranza divisa</i>	
	3.4.2 <i>La normativa non giova alla politica</i>	
	3.4.3 <i>Le manovre politiche continuano</i>	
	3.4.4 <i>Il dibattito nelle comunità locali in Slovenia</i>	
3.5	Ma...esiste davvero il Corridoio V?	Pag. 80

4.- ALTERNATIVE E ANALISI SOCIOLOGICA

4.1	Il parere di un urbanista di fama internazionale	pag. 83
4.2	Alternative tecniche	pag. 85
4.3	Alternative politiche	pag. 88
4.3	Alternative sociali	pag. 93
4.5	Come si inserisce la Sociologia nella questione, la partecipazione alle scelte	pag. 95
4.5.1	<i>Non solo nimby</i>	
4.5.2	<i>Esternalità negative e lobbying</i>	
4.5.3	<i>Sindrome nimby o politica diffusa?</i>	
4.5.4	<i>Visione economicistica: conflitto movimento - sindacato</i>	
4.5.5	<i>La percezione del rischio: un freno alla modernizzazione?</i>	
4.5.6	<i>Cosa c'entra la Tav con l'identità individuale e collettiva</i>	

5.- LE VOCI DEI PROTAGONISTI

5.1	Un internauta della Val di Susa	pag. 107
5.2	Tav del Nord Est, il dibattito in rete	pag. 109
5.3	L'Assessore Riccardo Riccardi	pag. 113
5.4	Dario Predonzan del WWF Friuli Venezia Giulia	pag. 116
5.5	Una componente della Commissione Trasporti dell'Ue: Debora Serracchiani	pag. 120
5.6	Il Sindaco di Ronchi dei Legionari, Roberto Fontanot	pag. 122
5.7	La sintesi impossibile	pag. 125

6.- CONCLUSIONI

6.1	Critiche alla visione economicistica	pag. 127
6.2	Il momento delle scelte ragionevoli	pag. 130
6.3	Cosa è meglio per cittadini della Regione Friuli Venezia Giulia	pag. 132

Bibliografia, fonti e sitografia	pag. 136
---	----------

“Facciamo 'sto cavolo di corridoio cinque che in località Selz si inabissa molto opportunamente come un fiume carsico e poi altrettanto opportunamente riemerge, rizza il capo tecnologico, già a metà percorso, supera il viadotto panoramico, sopra la dolina con boscaglia da spianare, dopo si reimmerge, riemerge da capo, devasta un pascolo termofilo, buca un altro tratto di Carso. Alla fine sbocca glorioso a mare in località Roiano, Trieste, splendida vista sul golfo, dove quei rompicoglioni dei geologi dicono che non può sboccare senza fare un macello di frane e controfrane.”

da “Ad alta velocità” di Maurizio Platania.

INTRODUZIONE

Dell'alta velocità, in bisiacaria, si sente parlare da molti anni, ma le informazioni che arrivano alla popolazione sono frammentarie e parziali.

Ricordo che nel 2001 partecipai ad una riunione nella quale un assessore provinciale si prodigava per illustrare una meraviglia tecnologica, un'occasione di sviluppo per tutto il territorio, da non perdere assolutamente.

Fu quella la prima volta che mi trovai a contatto diretto con l'ambiguità delle scelte politiche.

Sul tavolo c'erano quattro o cinque ipotesi di tracciato ferroviario relative al percorso della TAV attraverso l'abitato di Ronchi dei Legionari.

Quello che mi colpì di più e che ancora oggi mi lascia una amarezza di fondo fu la facilità con la quale si discuteva di espropri, fasce di rispetto, abbattimento di case, devastazione di luoghi naturali.

La linea ferroviaria Venezia – Trieste già nel suo tracciato attuale taglia in due il territorio del comune di Ronchi, ma il passaggio a livello di San Vito, pur facendo imprecare i residenti perché è quasi sempre chiuso, rappresenta anche un confine che unisce due porzioni di territorio contigue.

Nella nuova configurazione del tracciato ferroviario presentata nel corso di quella riunione, il varco era destinato a sparire, ma la tecnologia aveva previsto tutto: per favorire il passaggio della popolazione residente da una parte all'altra del paese, veniva edificato un mega ascensore, capace di caricare biciclette e ciclomotori, che superava la strada ferrata ergendosi per nove metri rispetto al livello stradale, per un costo preventivato di 800.000 euro.

Queste considerazioni mi hanno spinto a calarmi con grande curiosità in questo approfondimento che si pone l'obiettivo di far conoscere meglio l'opera, il suo contesto, le ragioni dei proponenti e soprattutto quelle degli oppositori.

Mi sono adoperato per analizzare le motivazioni delle parti in causa non riuscendo a mantenere una posizione di equidistanza vista la sproporzione di argomenti tra le due parti: da un lato decine di studi autorevoli e libri contro la Tav, dall'altro un'informazione esclusivamente propagandistica ed un muro di gomma chiuso al dialogo.

Questa visione da quadro post cubista o cubofuturista mi fece riflettere intorno alla questione del Corridoio V e imparai che non si deve delegare ad alcuno la propria terra.

L'argomento di questa tesi è stato scelto per due ragioni essenziali: in primo luogo chi vive in un determinato territorio si lega all'ambiente circostante, non solamente a quello naturale, e ritiene

indispensabile difenderlo dalle “aggressioni”, in secondo luogo ho voluto approfondire una tematica, per certi versi largamente inespressa e poco nota all’opinione pubblica, che può determinare nel suo svolgersi due opposti sviluppi ambientali e sociali.

Abitare un territorio significa anche appartenere ad esso, anche se il paesaggio non ha valore in sé, anche se questo territorio non è il più bello del mondo e anche se fino a pochi decenni fa era considerato insalubre.

Il luogo nel quale si svolgono le nostre vite assume significati che vanno al di là del valore venale euro/mq, esistono reti di legami persona – persona e persona – luoghi.

La conservazione dell'ambiente non può essere giudicata, a mio avviso, come una posizione di retrovia ed anti sviluppo.

L'ipotesi è quella di muovere decisamente nella direzione della modernizzazione riflessiva, nel solco già tracciato da Giddens e Beck, ponendo sempre in primo piano il principio di precauzione, già recepito anche dalla normativa dell'Unione Europea.

Questo senza tralasciare il fatto che il principio di precauzione può diventare un'arma a doppio taglio quando strumentalizzato dalla classe politica, come già successo per trovare giustificazione nella campagna militare avviata dall'amministrazione Bush in Iraq.

È necessario suggerire a politici refrattari alla democrazia partecipativa e ad amministratori opportunisti che la sostenibilità di una grande opera infrastrutturale può essere solo equilibrio tra ecologia, economia e società.

Se la visione economicistica prevale e ecologia e società sono poste in secondo piano, infrastrutture così invasive non sono giustificate agli occhi della popolazione, qualsiasi sia l'ambito sociale e territoriale nel quale queste vengano calate.

La realizzazione di una struttura imponente come l'alta velocità comporta modificazioni ambientali tutt'altro che irrilevanti, per compensare le quali non bastano accorgimenti tecnici come trincee o rilevati.

La conservazione dell'ambiente certo come occasione di sviluppo sostenibile, ma anche alternativo, come “environmental justice”, combinazione di attenzione all'ambiente ed alle discriminazioni sociali con la preservazione delle comunità locali dalla devastazione “tecnologica” calata dall'alto, senza la necessaria consultazione e ricerca del consenso delle popolazioni interessate.

In questo senso sembra essere di estrema attualità il parallelo che si può fare con il proposito di rilancio del “nucleare” avviato dal Governo immediatamente dopo il proprio insediamento nel 2008.

L'argomento viene presentato come “soluzione immediata ed inevitabile al problema

energetico”, ma al di là della propaganda politica la confusione nel merito è totale.

Tempi di realizzazione, costi, ricadute ambientali e sociali, benefici economici, piani di sviluppo locali: nulla di tutto questo viene affrontato, nulla viene indagato.

La comunicazione si ferma “all'assoluta necessità di sviluppare l'energia nucleare”, con 50 anni di ritardo sul piano economico, per ottenere “energia a prezzi inferiori agli attuali”.

E non regge il solito ritornello della scienza e della tecnologia in grado di risolvere tutto.

Nulla si dice a proposito delle esternalità e dei costi sociali impliciti, in particolare riguardo ai siti di stoccaggio delle scorie radioattive che si verranno a produrre.

Risulta evidente che anche in questo caso, come nella trattazione dell'argomento oggetto della tesi, il deficit di democrazia partecipativa è assoluto.

In questa ricerca il principio dell'avalutatività, per il quale vi è una "differenza insormontabile" tra le proposizioni descrittive e quelle valutative, tra le argomentazioni che mirano a ordinare concettualmente la realtà e quelle che mirano a valutarla, probabilmente viene disatteso nel senso weberiano.

Weber sosteneva il carattere scientifico della conoscenza storico-sociale ed affermava che le scienze storico-sociali si occupano dell'*essere* e non del *dover essere*, dell'accertamento dei dati di fatto impedendo che le proprie preferenze interferiscano, per cui sono oggettive se rinunciano ai giudizi di valore e si limitano alla mera descrizione dei fatti.

In età contemporanea altri pensatori di impronta neopositivistica e pragmatistica come Ernest Nagel (1901-1985) hanno considerato possibile che le indagini storiche e sociali vengano influenzate dai valori dei ricercatori, ma contemporaneamente affermano l'esistenza di particolari meccanismi di controllo idonei ad impedire che scelte di valore generino affermazioni non oggettive inesatte.

In questa sede ritengo quindi opportuno manifestare la mia ipotesi di partenza che mi vedeva in linea di principio contrario alla realizzazione dell'opera in galleria carsica, ma non contrario in termini assoluti alla realizzazione della stessa, in quanto ritenevo possibile se non auspicabile la riprogettazione del tracciato lungo la valle del Vipacco, parallelamente al tracciato autostradale.

L'idea iniziale è venuta lentamente ma inesorabilmente a modificarsi, fino al porre la questione fondamentale della tesi: quest'opera è realmente necessaria al nostro sviluppo socio economico?

È necessario porre la questione della ragionevolezza dell'inseguire il mito della crescita a qualunque costo sacrificando la qualità della vita sull'altare di un beneficio economico virtuale.

Secondo il mio giudizio, la domanda troverà una risposta solamente negli atti che verranno a compiersi, sebbene gli elementi per giudicare possano essere ampiamente esaminati attraverso i dati, le ipotesi, le opinioni, le dichiarazioni, i provvedimenti di tutti gli attori coinvolti.

Partendo quindi dall'assunto che il limitato coinvolgimento delle popolazioni interessate diviene strategia nell'applicazione delle policy da parte del potere politico, ho deciso di indagare gli eventi che hanno accompagnato l'ipotesi dell'alta velocità carsica, nell'evolversi del Piano Europeo dei Trasporti, attraverso le numerose vicende che si sono susseguite.

Il lavoro di approfondimento si è basato sul libro "Le ragioni del no" [Della Porta - Piazza, 2008] che analizza le campagne di protesta contro la Tav in Val Di Susa e il Ponte sullo stretto di Messina permettendomi di comprendere le fasi ed i meccanismi che stanno alla base di una protesta contro le grandi opere. Il lavoro di ricerca è proseguito sul web e ho avuto modo di trovare materiale, molto variegato, che mi ha consentito di allargare il campo della mia analisi sia dal punto di vista tecnico che strategico.

L'argomento è stato affrontato principalmente attraverso l'indagine documentale di materiale scaricabile dal Web, prendendo in considerazione siti istituzionali e non.

Ho largamente utilizzato anche gli articoli apparsi sulla stampa locale, mentre molto poco ho trovato sulla stampa nazionale.

I testi prodotti sull'argomento, che ho consultato, formulano di fatto opinioni contrarie alla realizzazione dell'alta velocità.

Con sorpresa ho scoperto che la progettata alta velocità carsica, tratta Ronchi – Trieste, ha fatto da sfondo ad un romanzo di recente pubblicazione ("Ad alta velocità" - di Maurizio Platania, ed. Kappa Vu 2007), che ha confermato una mia impressione del tutto intuitiva: il problema del Corridoio V in ambito locale, pur oscuro e poco pubblicizzato, è radicato nel vivere quotidiano se non nella coscienza delle persone, tanto da essere il titolo di un romanzo.

La documentazione raccolta si è rivelata molto ricca, una parte rilevante si è dimostrata inutilizzabile ed è stata scartata.

Ho utilizzato solamente le informazioni che riportavano le fonti verificabili.

Fondamentale è stata la lettura dell'unico documento ufficiale prodotto dai "policy makers" riguardo le tratte prese in esame: "*Studio strategico per lo sviluppo del Corridoio Paneuropeo V*", redatto nel 2007 dalla società britannica Scott & Wilson per conto dell'InCE, sulla fattibilità del progetto.

Il testo è facilmente reperibile on – line, ma la mia impressione è che ben poche delle persone interessate si siano prese la briga di leggerlo o, se l'hanno fatto, preferiscano tacerne i contenuti in quanto supporto di expertise molto debole alla realizzazione dell'opera.

Esaminata la documentazione in mio possesso, ho cercato poi di mettere in rilievo le opinioni di esponenti della politica, dei movimenti e della organizzazioni ambientaliste e di "esperti" della materia.

L'obiettivo è divenuto quindi quello di riuscire a considerare la questione ambientale emergente dalla vicenda per certi versi come paradigmatica rispetto agli attori sociali coinvolti, obiettivo magari ambizioso ma che affiora qua e là nelle pieghe della trattazione.

Un pilastro a Scilla e uno a Cariddi, così fra cinquemila anni quando nessuno capirà più una sega di storia e geografia di economia e di letteratura , diranno che erano quelli i mitici mostri dell'Odissea.”

1 - PROFILO STORICO

In questo primo capitolo affronto la questione della politica dei trasporti europea con riferimento alle linee guida esplicitate nel Libro bianco ed alla loro applicazione da parte degli stati membri dell'UE.

Cerco di esaminare quindi la cronologia degli eventi rispetto al Corridoio V, prima, ed al progetto Prioritario 6 previsto dalla formulazione delle TEN -T poi, secondo le modificazioni intervenute.

Mi soffermo infine sulle tratte ferroviarie che sono oggetto della tesi, illustrandone la genesi e lo stato attuale.

1.1 - La politica europea dei trasporti fino al 2010, il Libro bianco dei trasporti

È difficile dare una definizione precisa di Continente Europeo nella sua continua evoluzione.

La sua conformazione geografica e politica è molto diversa rispetto a quella di vent'anni fa, quando si iniziava ad intuire il futuro sviluppo. Il problema dei trasporti e delle modalità con le quali questi vengono effettuati ed utilizzati si pone quindi al centro del dibattito attuale, sia per quanto concerne i rapporti sociali sia per quel che riguarda le ricadute ambientali sul sistema.

Nella sua storia la Comunità europea ha avuto difficoltà ad applicare la politica comune dei trasporti prevista dal Trattato di Roma. Il Trattato di Maastricht ha rafforzato le basi politiche, istituzionali e di bilancio, introducendo il concetto di rete transeuropea (Transeuropean Network - TEN).

Il primo Libro bianco della Commissione sullo sviluppo della politica comune dei trasporti, pubblicato nel 1992, mise l'accento sull'apertura del mercato del trasporto.

Una decina di anni più tardi, il cabotaggio stradale è diventato una realtà, il traffico aereo presenta oggi il livello di sicurezza più elevato del mondo e la mobilità delle persone è passata da 17 km al giorno nel 1970 a 35 km nel 1998.

Con la caduta del muro di Berlino e l'accelerazione dell'integrazione europea, si è ritenuto politicamente ed economicamente opportuno varare un piano di ammodernamento delle

comunicazioni all'interno del continente europeo che favorisse lo sviluppo e l'integrazione.

La Commissione europea nel 1990 ha istituito un'Unità di Coordinamento del Gruppo G24 formato dai rappresentanti dei paesi comunitari e da quelli dell'est europeo al fine di ampliare verso est le reti di trasporto.

L'obiettivo della Commissione era quello di estendere verso i Paesi centro-orientali la rete di trasporto di interesse comunitario, dando priorità alla componente ferroviaria opportunamente potenziata fino a raggiungere velocità commerciali di 120/160 km/h, prevedendo l'elettificazione delle linee e l'aumento del carico assiale consentito fino a 22,5 tonnellate.

I 10 CORRIDOI PANEUROPEI

I	(nord-sud) Helsinki - Tallinn - Riga - Kaunas/Klaipėda - Varsavia/Danzica - Ramo A (strada-ferrovia Anseatica): Riga - Kaliningrad - Danzica - Via Baltica (E67): Helsinki - Varsavia
II	(est-ovest) Berlino - Poznań - Varsavia - Brėst - Minsk - Smolensk - Mosca - Nizhny Novgorod
III	Bruxelles - Aquisgrana - Colonia - Dresda - Breslavia - Katowice - Cracovia - Leopoli - Kiev
IV	Dresda/Norimberga - Praga - Vienna - Bratislava - Győr - Budapest - Arad - Bucarest - Costanza/Craiova - Sofia - Salonicco/Filippopoli - Istanbul
V	(est-ovest, lunghezza 1 600 km) Venezia - Trieste - Lubiana - Maribor - Budapest - Uzhhorod - Leopoli - Kiev - Ramo A: Bratislava - Žilina - Košice - Uzhhorod - Ramo B: Fiume - Zagabria - Maribor - Ramo C: Porto Tolero - Sarajevo - Osijek - Budapest
VI	(nord-sud) Danzica - Katowice - Žilina Ramo occidentale: Katowice - Brno
VII	(nordovest-sudest, lunghezza 2 300 km) Il fiume Danubio
VIII	(lunghezza 1 300 km) Durazzo - Tirana - Skopje - Bitola - Sofia - Dimitrovgrad - Burgas - Varna
IX	(lunghezza 3 400 km) Helsinki - Vyborg - San Pietroburgo - Pskov - Mosca - Kaliningrad - Kiev - Ljubashevka/Rozdilna - Chişinău - Bucarest - Dimitrovgrad - Alessandropoli - Ramo A: Ljubashevka/Rozdilna - Odessa - Ramo B: Helsinki - San Pietroburgo - Mosca - Ramo C: Kaliningrad - Kiev - Ramo D: Kaliningrad - Vilnius - Minsk
X	Salisburgo - Lubiana - Zagabria - Belgrado - Niš - Skopje - Veles - Salonicco - Ramo A: Graz - Maribor - Zagabria - Ramo B: Budapest - Novi Sad - Belgrado - Ramo C: Niš - Sofia - Dimitrovgrad - Istanbul (attraverso il Corridoio IV) - Ramo D: Veles - Prilep - Bitola - Florina - Igoumenitsa

Tutto ciò con un investimento quantificato all'epoca, sui tredici corridoi, di circa 30 - 40 miliardi di dollari e nella prospettiva di estendere l'alta velocità sui principali collegamenti della rete.



Illustrazione 1: La rete Ten - T ad Est

Tale rapporto, elaborato con il contributo delle Nazioni Unite e della Commissione Economica per l'Europa, ha consentito di identificare i maggiori corridoi di trasporto verso l'Europa dell'Est, di importanza strategica per lo sviluppo del traffico internazionale tra i Paesi della Comunità europea e quelli dell'Europa orientale fino alla ex Unione Sovietica.

A seguito delle Conferenze Paneuropee di Praga (1991), Creta (1994) ed Helsinki (1997), sono stati identificati i seguenti dieci corridoi multimodali paneuropei (vedi anche Illustrazione 1).

La costruzione dei dieci corridoi paneuropei, che richiederà ingenti risorse economiche, è stata ritenuta strategica dalla Conferenza Pan-Europea.

Questi corridoi in costruzione differiscono dalle "reti di trasporto trans-europee" (TEN - T), le quali includono tutte le più grandi vie di comunicazione nell'Unione europea, sebbene siano state attuate le proposte per unire i due sistemi.

Il progetto TEN-T (Trans-European Network Transports) è stato lanciato dal Consiglio Europeo di Essen del 1994, per rispondere alla necessità di un sistema di trasporti e di una rete di infrastrutture plurimodali efficiente, tale da facilitare la circolazione delle merci e delle persone, nonché di ridurre la perifericità di alcune zone dell'Unione particolarmente svantaggiate.

Per coordinare i lavori relativi a tali progetti e per facilitare l'accesso ai finanziamenti comunitari dei Programmi PHARE, TACIS e dei fondi di coesione ISPA e del Patto di Stabilità - fondo CARDS, la Commissione Europea, ha previsto che per ciascuno Corridoio venisse sottoscritto un protocollo d'intesa da parte dei Paesi interessati (Memorandum of Understanding).

Il Gruppo G 24 ha presentato, nell'agosto del 1991, un rapporto di pianificazione per la valutazione dei fabbisogni di trasporto alla luce dello sviluppo dell'Europa centro-orientale.

Nel suo Libro bianco “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte” pubblicato il 12 settembre 2009, la Commissione ha proposto quasi sessanta misure per realizzare un sistema capace di riequilibrare i modi di trasporto, rilanciare le ferrovie, promuovere il trasporto marittimo e fluviale e controllare la crescita smisurata del trasporto aereo.

Il Libro bianco è la risposta alla strategia di sviluppo sostenibile stabilita dal Consiglio europeo di Göteborg nel giugno 2001.

In questo contesto, i programmi quadro di ricerca hanno sviluppato le tecniche più moderne per realizzare due sfide molto importanti: la rete transeuropea dei treni ad alta velocità ed il programma di navigazione via satellite GALILEO .

Tuttavia, l'applicazione più o meno rapida, a seconda dei modi di trasporto, delle disposizioni comunitarie, spiega l'esistenza di alcune difficoltà e precisamente:

- la crescita disuguale dei vari modi di trasporto: la strada rappresenta il 44% del trasporto di merci contro l'8% della ferrovia ed il 4% delle vie navigabili; il trasporto stradale di passeggeri rappresenta il 79%, quello aereo il 5% e quello ferroviario il 6%;
- la congestione su alcuni grandi assi stradali e ferroviari, nelle grandi città e in alcuni aeroporti;
- i problemi ambientali o di salute dei cittadini e l'insicurezza sulle strade.

Queste tendenze, già evidenti, si sono accentuate con lo sviluppo economico e l'allargamento dell'Unione europea.

Per quanto concerne il trasporto ferroviario gli obiettivi sono stati: rilanciare le ferrovie grazie alla creazione di uno spazio ferroviario integrato, efficiente, competitivo e sicuro e mettendo a punto una rete apposita per il trasporto di merci. La quota di mercato del trasporto di merci per ferrovia è passata dal 21% nel 1970 all'8,4% nel 1998, mentre è del 40% negli Stati Uniti.

Parallelamente, il trasporto di viaggiatori per ferrovia è passato da 217 mila passeggeri/km nel 1970 a 290 mila nel 1998. In questo contesto, ogni anno sono stati chiusi mediamente 600 km di strade ferrate.

Il Libro bianco constata la mancanza di infrastrutture adeguate al trasporto moderno, l'assenza d'interoperabilità tra le reti ed i sistemi, le scarse ricerche sulle tecnologie innovative e la dubbia affidabilità di un servizio che non risponde alle necessità dei cittadini.

Il successo dei nuovi servizi di treni ad alta velocità ha tuttavia permesso una crescita significativa del trasporto di viaggiatori su lunga distanza.

In seguito, dopo il 2006, la Commissione europea ha adottato un secondo pacchetto ferroviario di cinque misure di liberalizzazione e armonizzazione tecnica, al fine di rilanciare le ferrovie

grazie alla costruzione in tempi rapidi di uno spazio ferroviario europeo integrato.

Le cinque nuove proposte mirano a:

- sviluppare un approccio comune della sicurezza per integrare gradualmente i sistemi nazionali di sicurezza;
- completare i provvedimenti dell'interoperabilità per facilitare la circolazione transfrontaliera e ridurre i costi sulla rete ad alta velocità;
- creare uno strumento di controllo efficace: l'Agenzia europea per la sicurezza e l'interoperabilità ferroviaria;
- estendere ed accelerare l'apertura del mercato del trasporto merci ferroviario per aprire il mercato merci nazionale;
- aderire all'organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali ferroviari (OTIF).

Questo "pacchetto ferrovia" viene completato da altre misure previste nel Libro bianco, intese a:

- garantire servizi ferroviari di grande qualità;
- eliminare gli ostacoli all'entrata del mercato dei servizi ferroviari di merci;
- migliorare le prestazioni ambientali del trasporto merci ferroviario;
- dedicare gradualmente al trasporto merci una rete di linee ferroviarie;
- aprire gradualmente il mercato del trasporto ferroviario di passeggeri;
- migliorare i diritti dei passeggeri ferroviari.

È anche un ulteriore obiettivo dichiarato l'integrazione tra trasporto aereo e ferroviario, in particolare ogni qualvolta si presenti un'alternativa ferroviaria ad alta velocità.

L'intermodalità (uso di più modi di trasporto) ha come obiettivi riequilibrare la ripartizione tra i vari modi di trasporto grazie ad una politica volontaristica a favore della promozione dei trasporti ferroviari, marittimi e fluviali.

In questo contesto, una delle sfide principali è il programma comunitario di sostegno "Marco Polo" in sostituzione del programma PACT (programma di azioni pilota per il trasporto combinato). Il progetto "Marco Polo" è aperto a tutte le proposte pertinenti per trasferire il trasporto merci dalla strada verso altri modi più rispettosi dell'ambiente. L'intermodalità deve diventare una realtà competitiva e redditizia, in particolare con la promozione delle autostrade del mare.

1.2 – Le reti TEN - T

Nella programmata rete transeuropea esistono però delle strozzature e gli strumenti per superarle sono stati individuati nel realizzare le grandi infrastrutture previste dal programma di reti

transeuropee (TEN), indicate dagli orientamenti del 1996 ed altresì dai grandi progetti selezionati dal Consiglio europeo di Essen nel 1994.

Secondo l'Unione europea i ritardi fino ad oggi registrati nella realizzazione delle reti transeuropee sono stati dovuti essenzialmente ad una mancanza di finanziamento ed alla mancanza di una volontà politica interna ai vari stati interessati nella cooperazione transfrontaliera.

Soprattutto gli attraversamenti alpini che richiedono la costruzione di lunghi tunnel hanno registrato difficoltà a riunire i capitali per la loro realizzazione.

La Commissione ha allora proposto di completare in particolare la rete ferroviaria veloce per i viaggiatori con le linee ad alta velocità e sistemi che ne permettano il collegamento agli aeroporti e l'attraversamento ferroviario a grande capacità dei Pirenei.

La Commissione ha proposto inoltre la revisione degli orientamenti della rete transeuropea in due tappe.

La prima tappa, nel 2001, ha rivisto le TEN - T definite ad Essen, affrontando il problema dell'eliminazione delle strozzature nei grandi assi.

La base legale dell'azione comunitaria in materia di reti transeuropee è individuabile nel Trattato UE (artt. 154, 155, 156).

Ai sensi del titolo XV del trattato, l'Unione europea concorre allo sviluppo di reti transeuropee quali elemento chiave della creazione del mercato interno e del rafforzamento della coesione economica e sociale.

Questo sviluppo comprende l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali, nonché l'accesso a tali reti.

Le reti transeuropee non prevedono solo il potenziamento, la razionalizzazione e l'omogeneizzazione dei trasporti, ma sono presenti in tre settori di attività.

Le TEN - Trasporti (TEN - T): comprendono grandi progetti prioritari che riguardano il trasporto su strada e quello combinato, le vie navigabili e i porti marittimi nonché la rete europea dei treni a grande velocità. Anche i sistemi intelligenti di gestione dei trasporti rientrano in questa categoria, tra cui il progetto Galileo di posizionamento geografico via satellite.

Le TEN - Energia (TEN - E): riguardano i settori dell'elettricità e del gas naturale.

Le TEN - Telecomunicazioni (eTen) mirano a sviluppare servizi elettronici basati sulle reti di telecomunicazione.

Tre decisioni del Consiglio e del Parlamento europeo definiscono le linee guida per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (RTE - T): Decisione n. 1692/96/CE del 23 luglio 1996, Decisione n. 1346/2001/CE del 22 maggio 2001, Decisione n. 884/2004/CE del 29 aprile 2004.

La decisione n. 1692/96 del Parlamento europeo e del Consiglio costituisce un quadro generale di riferimento del settore della rete transeuropea dei trasporti, delineando gli obiettivi, le priorità e le grandi linee d'azione della politica seguita dall'Unione in tema di infrastrutture di trasporto.

Tali orientamenti sono finalizzati ad attuare progetti di interesse comune, volti a garantire la coerenza, l'interconnessione e l'interoperabilità della rete transeuropea dei trasporti, nonché l'accesso a tale rete.

Gli Stati membri sono considerati i soggetti principali responsabili per la realizzazione della rete, da completarsi con il supporto finanziario dell'Unione solo nei casi specificati.

In tale decisione vengono individuati 14 progetti cui il Consiglio europeo di Essen del 1994 aveva attribuito particolare importanza.

La decisione n. 1346/2001/CE del Parlamento europeo e del Consiglio apporta alcune modifiche relativamente ai porti marittimi, ai porti di navigazione interna ed ai terminali intermodali, nonché al progetto autostrada Lisbona – Valladolid.

Grazie a tale decisione viene enfatizzata la dimensione multimodale della rete.

L'orizzonte temporale previsto in tale decisione per portare a termine le opere di infrastruttura programmate era stato fissato per il 2010, ma i lavori non sono avanzati rapidamente così come era stato previsto al momento del lancio delle TEN.

La crisi dei progetti TEN è stata attribuita, come già accennato, a due fattori.

- il primo, di natura finanziaria, è legato ai limiti di bilancio imposti dal trattato di Maastricht: in tutti i paesi comunitari, si è passati da un ammontare di investimenti in infrastrutture pari mediamente all'1,5% negli anni '80, all'1% medio degli anni '90.
- il secondo è da attribuirsi ad una scarsa volontà politica dei diversi paesi membri ad impegnarsi in progetti transfrontalieri, privilegiando l'utilizzo delle poche risorse disponibili per progetti di carattere nazionale.

La Commissione ha deciso, pertanto, di avviare una fase di revisione della politica delle reti transeuropee che avrebbe dovuto tener conto anche delle problematiche dell'allargamento e delle tendenze di cambiamento osservate nei flussi di traffico internazionale.

Nel 2003, si è pertanto affidato al gruppo ad alto livello sulla rete transeuropea di trasporti Van Miert l'incarico di formulare nuove proposte in linea con il libro bianco sulla politica europea per i trasporti per il 2010.

La seconda tappa, del 2004 è stata imperniata sulle autostrade del mare, le capacità aeroportuali ed i corridoi paneuropei nei paesi candidati.

La Commissione in questo senso ha introdotto il concetto di "dichiarazione d'interesse europeo" per identificare un'infrastruttura considerata strategica per il buon funzionamento del mercato

interno.

Nel 2004 le TEN – T sono state modificate per rispondere alle difficoltà incontrate nel primo decennio e per aggiornare il piano alle nuove esigenze dell'Europa allargata.

La decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, che tiene conto delle considerazioni dello studio del gruppo ad alto livello, definisce la situazione attuale della politica TEN - Trasporti:

- Il limite temporale entro il quale concludere i progetti è spostato dal 2010 al 2020.
- Viene presentato un elenco di 30 progetti prioritari adattato alle dimensioni dell'Unione allargata che, oltre ad includere i 14 progetti individuati nella decisione n. 1692/96/CE, comprende le autostrade del mare ed il progetto di navigazione satellitare Galileo.
- Gli Stati membri devono attuare la valutazione ambientale dei piani e dei programmi in conformità della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente al fine di garantire, tra l'altro, un coordinamento adeguato, di evitare la duplicazione degli sforzi e di realizzare una semplificazione e accelerazione dei processi di pianificazione per i progetti e i corridoi transfrontalieri.
- La Commissione, d'accordo con gli Stati membri e previa consultazione del Parlamento, designa un coordinatore europeo al fine di facilitare l'attuazione di determinati progetti di interesse europeo, ed in particolar modo dei progetti transfrontalieri o sezioni transfrontaliere degli stessi.
- I progetti prioritari individuati vengono dichiarati "di interesse europeo" e l'introduzione di tale concetto implica un trattamento prioritario per quanto concerne le procedure finanziarie e di autorizzazione e concentra su tali progetti le risorse disponibili tramite i diversi strumenti finanziari comunitari previsti per le reti.
- Le sezioni transfrontaliere sono considerate sezioni indivisibili dal punto di vista tecnico e finanziario nei confronti delle quali gli Stati membri si impegnano congiuntamente e predispongono una struttura comune.

Il costo stimato di realizzazione di tutti i progetti proposti dalla Commissione è di circa 220 miliardi di Euro fino al 2020, 80 dei quali saranno spesi entro il 2006 per i progetti più maturi.

Il 20% dell'importo totale potrebbe essere finanziato dal settore privato, mentre il resto dovrà provenire dai bilanci nazionali e da quello della Comunità, in particolare nel quadro delle prospettive finanziarie dopo il 2006.

Il costo totale di realizzazione della rete transeuropea di trasporto, compresi i progetti di interesse comune non classificati come prioritari (ma escluso l'importo necessario per realizzare

le autostrade del mare, non ancora noto), corrisponde a 600 miliardi di Euro.

La Banca Europea per gli Investimenti (BEI) fornisce per la realizzazione delle reti prestiti a particolari condizioni per il servizio del debito.

L'esecuzione dei progetti prioritari dovrebbe consentire risparmi di tempo per un valore di 8 miliardi di Euro l'anno, contribuire a ridurre l'aumento dell'inquinamento dovuto ai trasporti, favorire un assetto territoriale equilibrato e migliorare il potenziale di crescita dell'Unione europea.

I principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee sono contenuti nel regolamento n.2236/95 del Consiglio del 18 settembre 1995 e nei successivi regolamenti n.1655/1999 del 19 luglio 1999 e n. 807/2004 del 21 aprile 2004 del Consiglio e del Parlamento europeo. L'importo totale del contributo comunitario non deve superare il 10% del costo totale dell'investimento.

Nei seguenti casi, tuttavia, l'importo del contributo comunitario può raggiungere il 20%: progetti relativi a sistemi di posizionamento e navigazione satellitare, progetti prioritari nel settore delle reti energetiche e tratte di progetti di interesse europeo individuati nella decisione del 1996, purché avviati prima del 2010, che mirano a sopprimere le strozzature, a realizzare tratte mancanti transfrontaliere, e che attraversano barriere naturali contribuendo all'integrazione del mercato interno.

Il contributo comunitario può assumere le seguenti forme:

- cofinanziamento di studi relativi ai progetti, compresi studi preparatori, studi di fattibilità e di valutazione. La partecipazione comunitaria non può essere generalmente superiore al 50% del costo totale di uno studio tranne in casi eccezionali;
- agevolazioni in conto interessi per un massimo di 5 anni su prestiti concessi dalla Banca Europea per gli Investimenti (BEI) o da altri organismi finanziari pubblici o privati;
- sovvenzioni dirette agli investimenti in casi debitamente giustificati;
- contributo alle commissioni a garanzia di prestiti del Fondo europeo per gli investimenti o di altri istituti finanziari;
- partecipazione al capitale di rischio per i fondi di investimento o per altri organismi finanziari comparabili che forniscono prioritariamente capitali di rischio ai progetti di reti transeuropee.

La Commissione promuove in modo mirato il ricorso a fonti private di finanziamento e sostiene il partenariato pubblico - privato nella progettazione e nell'esecuzione dei progetti.

Con riguardo alle prospettive finanziarie 2007/2013, il 14 luglio 2003 la Commissione europea ha adottato tre proposte di regolamento nel campo dei trasporti proponendo, per il periodo

2007/2013, lo stanziamento di più di 22 miliardi di euro per le reti transeuropee di trasporto e di energia (TEN - E), il programma Marco Polo ed il programma Galileo.

La Commissione ha proposto una rivisitazione profonda del bilancio e delle modalità di erogazione degli aiuti finanziari per le TEN e il regolamento stilato prevede uno stanziamento di 20,35 miliardi di euro, la concentrazione degli aiuti su un numero limitato di progetti ed un tasso di finanziamento che può arrivare in casi eccezionali, come quello per i progetti degli attraversamenti transfrontalieri, fino al 50% dei costi sostenuti.

1.3 Il corridoio paneuropeo multimodale di trasporto V - genesi

La genesi dell'ipotizzato Corridoio V ha avuto un'evoluzione complessa soprattutto nella sua considerazione transfrontaliera.

Il cosiddetto Corridoio V è un asse combinato di infrastrutture di trasporto e di comunicazione che l'Unione Europea si è impegnata a realizzare per favorire il traffico di merci e di persone sulla direttrice Lisbona – (Lione) – Kiev.

Secondo i programmi di sviluppo, il Corridoio V conetterà adeguatamente Lisbona a Kiev, assegnando all'Italia un ruolo strategico rispetto al processo di integrazione verso quei Paesi che dal 1° maggio 2004 sono entrati a far parte dell'Unione Europea.

Secondo l'originaria denominazione, il "Corridoio V", partendo da Venezia, raggiunge Trieste,



Illustrazione 2: Il Corridoio da Venezia a Lubiana

prosegue per Lubiana, capitale della Slovenia, avanza fino a Budapest, per poi valicare il confine dell'Ucraina attraverso L'vov; l'ultima fermata rappresentata da Kiev.

Il suo sviluppo è di 1.600 km, senza contare le diramazioni secondarie del tragitto: una che da Fiume porta a Budapest, via

Zagabria; l'altra che da Bratislava arriva a Uzgorod; la terza che da Ploce raggiunge la capitale ungherese, passando per Sarajevo.

Per quanto riguarda il nostro territorio esso è l'asse che collega Venezia - Trieste/Koper fino a L'vov (Kiev) con una lunghezza di circa 1500 km, con le seguenti diramazioni:

- Branch A: Rijeka – Zagreb – Budapest – Uzgorod – Lvov - Kijev; lunghezza circa 500

km;

- Branch B: Bratislava – Zilina – Kosice - Uzgorod; lunghezza circa 400 km;
- Branch C: Ploce – Sarajevo - Budapest; lunghezza circa 600 km; (quest'ultima diramazione è stata approvata nella Conferenza Paneuropea dei trasporti di Helsinki del 1997).

Nel suo complesso sviluppa pertanto una lunghezza di circa 3000 km, e costituisce l'estensione verso est della direttrice di interesse comunitario Lione – Torino – Milano – Venezia Mestre, che a sua volta fa parte dei 14 progetti prioritari definiti nell'ambito del Consiglio Europeo di Essen (1994).

Il memorandum of Understanding del Corridoio V è stato sottoscritto a Trieste il 16 dicembre 1996, da parte dei Ministri dei trasporti di Ungheria, Italia, Slovacchia, Slovenia e Ucraina.

In tale occasione la Croazia manifestò la propria intenzione di sottoscrivere il Memorandum, previo inserimento del tratto Trieste – Koper - Rijeka all'interno dell'articolo 2 del Memorandum stesso, ove è individuato il tracciato del Corridoio V.

L'adesione della Croazia al Memorandum of Understanding è intervenuta successivamente, in data 27 novembre 2001, a margine della Conferenza quadrangolare di Trieste dei Capi di Stato di Ungheria, Slovenia, Italia e Croazia.

Fino a dicembre 2003 la realizzazione del Corridoio V è ancora ad una fase progettuale ed il costo complessivo, all'orizzonte 2015, si sarebbe dovuto aggirare attorno ai 6,67 miliardi di Euro, di cui 1,83 per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie.

Il 23 gennaio 2004 la Slovenia, puntando il dito contro tutti i cinque paesi attraversati dal Corridoio 5 per i ritardi nella realizzazione, dichiara che stanzierà dei finanziamenti per far partire i lavori nel territorio sloveno a partire dal 2005.

Il 27 gennaio 2004 venne firmata la Convenzione per l'istituzione a Trieste del “Segretariato permanente del Corridoio V”, che ha il compito di fornire assistenza agli stati coinvolti nell'identificazione e nello sviluppo di progetti di infrastrutture lungo il Corridoio e nella definizione della relativa copertura finanziaria.

Il 30 gennaio 2004 si tenne il vertice regionale della Quadrilaterale, nel corso del quale i premier di Italia, Slovenia, Ungheria e Croazia (senza Slovacchia e Ucraina), convennero sull'importanza di far approvare urgentemente dalla Commissione Europea gli stanziamenti per le reti infrastrutturali chiamate tecnicamente Corridoio V e Corridoio VIII.

Il 18 febbraio 2004 il Parlamento Europeo aggiunse al Corridoio V (Lione – Torino – Venezia – Trieste - Budapest), sul versante occidentale la variante Marsiglia - Torino, mentre sul versante orientale fu introdotto un raccordo mancante, il Ronchi Sud – Trieste - Divača, importantissimo

per sciogliere i nodi sulla tratta transfrontaliera tra Italia e Slovenia.

Il 15 marzo 2004 si riapre il confronto tra le istituzioni europee sulla lista delle opere prioritarie da includere nella rete transeuropea dei trasporti (TEN) alla quale gli eurodeputati hanno proposto di aggiungere, ai 29 progetti già inclusi nell'elenco, anche l'estensione di 30 chilometri (Ronchi Sud - Trieste) nel progetto TEN n° 6 (Corridoio V).

Il 19 aprile 2004 le province e i comuni italiani interessati alla creazione del Corridoio V hanno sottoscritto un documento di sostegno all'opera indirizzato alle regioni, al Governo italiano ed alle istituzioni comunitarie, chiedendo la certezza sul finanziamento dell'intera direttrice ed il rispetto dei tempi programmati per la realizzazione del progetto.

Come già illustrato in precedenza, il 21 aprile 2004 il Parlamento Europeo ha approvato, in via definitiva, i 30 progetti di interesse prioritario che ridefiniscono le reti di trasporto transeuropeo.

1.4 Le tratte Ronchi sud – Trieste e Trieste - Divača

Il 27 giugno 2005 venne riunito a Trieste lo steering committee, per sviluppare uno studio di fattibilità congiunto tra partner italiani e sloveni per la realizzazione del tratto transfrontaliero del Corridoio V in attuazione dell'accordo interministeriale fra i due Paesi del 2001, che prevede l'utilizzo di fondi comunitari Interreg per realizzare uno studio sull'area di confine e compiere così un passo avanti sul tracciato fra Italia e Slovenia.

Parteciparono all'incontro i delegati di Italia, Croazia, Slovenia, Ungheria, Slovacchia e Bosnia Erzegovina, oltre a rappresentanti del Friuli Venezia Giulia, della Rfi e dell'Iniziativa Centroeuropea.

Il piano prevedeva la definizione delle iniziative strategiche da intraprendere per lo sviluppo ed il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie del Corridoio, con particolare attenzione ai tratti transfrontalieri di maggiore problematicità.

Uno dei tratti più importanti è appunto quello italo - sloveno comprendente la sezione Trieste - Divača.

Intanto nel 2005 la Commissione Interministeriale per la V.I.A. bocciò il progetto già preliminare per la tratta Ronchi sud – Trieste, il quale fu successivamente ritirato dalla Regione F.V.G.

Aspre furono le polemiche dell'epoca al riguardo, ne riportiamo alcune apparse sul sito nel documento “Il giudizio del WWF sulle politiche ambientali della Regione Friuli Venezia Giulia nella legislatura 2003-2008”, pubblicato sul sito dell'organizzazione ambientalista alla sezione Documenti, in manifesto disaccordo con il progetto carsico.

“Nel 2006 in un comunicato l'Assessore Sonago propone - in assenza di Piani Energetici

Regionali e Nazionali - un nuovo elettrodotto “ad altissima tensione e di enorme capacità” sul Carso triestino, da Divača a Redipuglia, da far passare nella terza galleria prevista da un vecchio progetto preliminare di Italferr sul Corridoio V.

Progetto che, come ben noto a tutti, è stato bocciato già nel 2005 sia dalla Commissione speciale di Valutazione d’Impatto Ambientale del Ministero dell’Ambiente sia dal Ministero per i Beni culturali.

Persino la Giunta regionale, nella seduta del 29/12/2005, finalmente riconosceva come “sia di gran lunga preferibile addivenire alla integrazione e modificazione del progetto preliminare della linea AV/AC Ronchi - Sud Trieste, già presentato da RFI, attraverso una completa ripubblicazione del progetto preliminare”.

E’ da ricordare che quel progetto - ormai del tutto superato - riguardava solo la Ronchi Sud - Trieste: per la tratta Trieste - Divača ci risulta essere stato avviato un progetto Interreg dal titolo “Strategia di sviluppo del Corridoio 5, con particolare attenzione alla tratta tra l’Italia e la Slovenia e studio di fattibilità della nuova linea ferroviaria Trieste - Divača”, dal costo di 2,2 milioni di Euro: siamo quindi ancora in una fase di studio e sappiamo che la Slovenia ha altre priorità.

Da tutto ciò si può facilmente capire come il sogno dell’Assessore Sonogo di far attraversare il Carso triestino e sloveno dall’ennesima super-infrastruttura energetica (utilizzando i tunnel ferroviari) sia solo una boutade del tutto priva di consistenza.

A nostro giudizio queste improbabili esternazioni non sono solo una delle tante uscite fuori luogo di un Assessore della Giunta Illy, ma rientrano in una strategia comunicativa per tenere alta l’attenzione dell’opinione pubblica sul Corridoio V e creare un denso fumo attorno all’inutile grande opera, tanto cara al passato Governo Berlusconi.

Per favorire la confusione si fa un grande uso di termini ambigui.

Ad esempio, dopo che si è appurato che il traffico ferroviario passeggeri di lunga distanza è insignificante, si è iniziato a parlare di Alta Capacità, ora in aggiunta ora in alternativa all’Alta Velocità, senza spiegare esattamente in cosa si differenzia un’infrastruttura AC da una AV o come possano eventualmente convivere entrambe sugli stessi binari.

Dopo che il Comitato per 4 anni ha informato la popolazione sui costi ambientali, sociali ed economici del Corridoio V, vissuto come una minaccia da molti Sindaci e molte comunità dei territori coinvolti, ora si preferisce parlare di “Progetto prioritario n. 6”.

Da ultimo c’è chi fa distinzioni tra Corridoio 5 (buono) ed Alta Velocità (cattiva), come se in questi anni i due termini non abbiano significato esattamente la stessa cosa.

E’ vero che l’Alta Velocità è solo uno dei contenuti del Corridoio, struttura multi-modale che

prevede anche colate di asfalto in nuove autostrade o allargamento di quelle esistenti o, come abbiamo appreso ieri, elettrodotti ad altissima tensione in aree di grande interesse naturalistico come l'altopiano carsico.

A parte questo ci è veramente difficile capire le motivazioni di chi si dichiara favorevole al Corridoio V ma contrario all'Alta Velocità.

Ci pare evidente che non si possono scorporare i diversi problemi: se ci si oppone a qualsiasi intervento sulla rete ferroviaria allora si dà il via libera a chi vuole la costruzione di autostrade per spostare tutte le merci sui TIR”.

Nel Giugno 2007 la tratta AV/AC Ronchi sud - Trieste, viene comunque inserita nel Dpef tra le opere della Legge Obiettivo da avviarsi entro il 2012:

Tabella 1: Tratta Ronchi sud - Trieste Dpef 2007

Tratta	Costo attuale (in milioni di €)	Copertura	Da reperire
Ronchi - Trieste	1929	42	1887

Fonte: Ministero Infrastrutture

Nel Contratto di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana per gli investimenti da effettuarsi nel periodo 2007-2011, la Ronchi sud - Trieste è inclusa nella Tabella C “Altre opere da realizzare”: si nota come dei 1929 milioni di Euro di costo, 1887 sono da reperire.

Nel Novembre 2007 viene assegnato da parte della Commissione Europea, con riferimento al periodo 2007-2013, un contributo di 24 Milioni di €, per finanziare gli studi sulla tratta Ronchi sud -Trieste.

Nel Luglio 2008 nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, questa è la tabella relativa alla Ronchi sud - Trieste, inserita nel capitolo “Progettazione preliminare”

Tabella 2: Tratta Ronchi sud - Trieste Dpef 2008

Progetto Nuova AV/AC Venezia-Trieste	Valore dell'opera (milioni di €)	Finanziamenti autorizzati in competenza	Da pagare a finire	Finanziamenti da reperire in competenza
Tratta Ronchi -Trieste	1929	42	1924	1887

Fonte: Ministero Infrastrutture

Per quanto riguarda la tratta Trieste - Lubiana, nell'Aprile 2007, in seguito agli accordi del 2005, parte la conferenza interministeriale italo - slovena sulla tratta transfrontaliera del Corridoio V.

Le trattative avrebbero dovuto concludersi in 12 mesi per poi lasciare spazio alla progettazione del tratto ad alta velocità che dal Carso triestino doveva raggiungere Lubiana per proseguire poi verso l'Ungheria, ma questo non è di fatto avvenuto.

Nel Luglio 2007 il Governo firmò con la Slovenia la lettera per la richiesta congiunta di co-finanziamento per la tratta ad alta velocità tra Trieste e Divača.

Dal 18 luglio 2007 la tratta Trieste - Divača figura tra i progetti oggetto della domanda di co-finanziamento europeo presentata a Bruxelles dal ministro alle Infrastrutture Di Pietro.

Per questo la progettazione Italia e Slovenia hanno avanzato richiesta di un contributo di complessivi 94 milioni di euro, di cui 22 per la parte italiana.

Nel Novembre 2007 venne assegnato da parte della Commissione Europea, con riferimento al periodo 2007-2013, un contributo di 50,7 M€.

Il 19 Dicembre 2007 si tenne a Trieste la riunione d'insediamento della Commissione intergovernativa italo - slovena, preposta all'esecuzione dello studio di fattibilità (che avrebbe dovuto concludersi nel giugno 2008).

La Commissione si impegna inoltre alla preparazione di ogni documentazione necessaria allo studio del collegamento internazionale Trieste - Divača, ad assicurare la concessione di risorse finanziarie a valere su fondi nazionali, su fondi dell'Unione Europea e delle relative istituzioni finanziarie internazionali, a procedere alla stesura della bozza del trattato bilaterale.

Il 30 giugno 2008, nel corso della seconda riunione della Commissione intergovernativa tra Italia e Slovenia, viene approvato all'unanimità lo studio di fattibilità della nuova linea ferroviaria Trieste - Divača,

La nuova tratta ferroviaria sarà lunga 35,6 chilometri, con pendenze massime del 17 per mille, permetterà velocità orarie dai 160 ai 200 chilometri ed avrà un costo complessivo di circa 2,4 miliardi di Euro (di cui 1,3 nella tratta italiana); Italia e Slovenia concordano di creare una struttura comune per la realizzazione del progetto.

Nel Luglio 2008 nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, questa la tabella relativa alla Trieste - Lubiana, inserita nel capitolo "Studi di fattibilità".

Tabella 3: Tratta Trieste - Lubiana Dpef 2008

Progetto	Valore dell'opera (milioni di €)	Finanziamenti autorizzati in competenza	Da pagare a finire	Finanziamenti da reperire in competenza
(Progetto) Nuova AV/AC Trieste -Lubiana	3	3	0	0

Fonte: Ministero Infrastrutture

1.5 L'attualità dei progetti

L'infrastruttura viene ritenuta assolutamente indispensabile tanto da far mobilitare le lobby a favore della costruzione e nella primavera 2009 si celebra una nuova puntata della partita tra il Nordest e Roma, questa volta sui finanziamenti.

A dare il via alle polemiche era stata la presidente di Confindustria Emma Marcegaglia,

definendo *«un vero peccato»* l'esclusione decisa dal Cipe dei finanziamenti per la Tav Brescia – Verona - Padova (Messaggero Veneto, 28 maggio 2009, pag. 6).

Il nodo sta tutto nella presunta esclusione, come alla fine spiega tranquillizzando anche il presidente del Friuli Venezia Giulia Renzo Tondo. Perché, come rimarcano anche i ministri veneti Renato Brunetta e Maurizio Sacconi, *«il Veneto, e più' in generale tutto il Nord Est, sono tutt'altro che dimenticati da questo Governo»*. Al grido della Marcegaglia sono seguiti quelli del presidente di Confindustria Veneto, Andrea Tomat e quello del presidente del Veneto Giancarlo Galan. *«Ancora una volta a livello nazionale non viene colto un problema d'interesse strategico per il Veneto - ha detto detto Tomat - ma anche per tutto il nostro Paese»*.

Durissimo Galan, pronto anche ad andare contro il Governo amico: *«Non ho certo paura di fare della battaglie - ha dichiarato il governatore polemizzando con i ministri veneti. L'alta velocità a Nordest non è mica nell'interesse dei soli veneti: le merci attraversano l'Europa, o pensate che si vendano tra Bari e Napoli?»*.

Preoccupato anche il presidente degli industriali friulani. *«Non fare la Tav in tempi brevi - ha detto ieri Alessandro Calligaris - significa tagliarci le possibilità di essere collegati all'Est Europa. Le infrastrutture - ha proseguito - sono la base del sistema economico»*.

Ci pensa quindi il presidente della Regione, Renzo Tondo, a riportare la calma, smarcandosi anche dal ruolo polemico del collega Galan. Tondo ha voluto infatti precisare che *«non ci sono risorse che vengono asportate. Non c'erano prima, e non ci sono adesso»*. La grande confusione è nata forse anche per la differenza tra i finanziamenti decisi dal Cipe e quelli europei, che hanno finanziato la progettazione delle tratte Quarto d'Altino - Ronchi e Venezia Mestre - Quarto d'Altino. *«Le risorse non c'erano prima - ha detto Tondo -, non si tratta di un trasferimento di risorse, semplicemente non c'erano. E' evidente - ha continuato - che dovremo ricercare le risorse nei mesi e negli anni futuri. Resta il fatto che la progettazione preliminare dell'alta velocità, per noi, è finanziata con fondi europei»*. *«Da parte mia - ha aggiunto Tondo - non c'è alcun accanimento contro il Cipe o contro il Governo per aver distratto fondi. Certo, avrei preferito fossero stanziati, ma sono anche consapevole che in un momento come questo, e con il terremoto dell'Abruzzo non era facile. Tutto ciò - ha ricordato Tondo - non inficia il percorso della terza corsia dell'autostrada A4, che va avanti»*.

Nell'autunno 2009 il progetto della TAV nel Friuli Venezia Giulia riprende vigore attraverso le parole dello stesso Presidente della Regione Tondo che dichiara “La Tav si farà”, forte anche della pressione che le lobby di potere hanno avviato, come si legge dall'articolo de “Il Piccolo” del 22 settembre 2009.

I comitati «Transpadana» e «La Transalpine» uniscono gli sforzi per rilanciare il progetto

prioritario europeo numero 6 dell'Alta velocità ferroviaria Lione - Torino - Trieste - Lubiana - Budapest. Sotto la guida di Franck Riboud, presidente del Comité pour la Transalpine, si è svolto a Chambéry un consiglio di amministrazione straordinario che ha visto la partecipazione dei vertici del Comitato Transpadana: Luigi Rossi di Montelera, presidente per la parte privata e Antonio Paoletti, presidente della Camera di Commercio di Trieste e presidente per la parte pubblica. I due esecutivi hanno deciso di istituzionalizzare la loro collaborazione ventennale con un'adesione reciproca alle rispettive compagini sociali. Infatti, per quanto concerne una tratta fondamentale di questo progetto europeo, la futura linea Torino - Lione, i due Comitati hanno appreso la volontà dei governi italiano e francese, espressa in occasione del vertice del 24 febbraio scorso, di firmare un nuovo trattato internazionale, complementare al trattato siglato nel gennaio 2001. In linea con le raccomandazioni del Coordinatore europeo del progetto 6, Laurens J. Brinkhorst, di considerare il progetto nella sua interezza superando le reticenze nazionali e i localismi, gli esecutivi hanno deciso di organizzare per la prima volta un vertice che veda coinvolte le Commissioni ministeriali

italo - francese e italo - slovena. Sarà Transpadana in particolare, attraverso il presidente Antonio Paoletti, a verificare da subito i tempi e i modi per l'incontro, ritenuto ormai di fondamentale importanza e urgenza, da realizzare entro la fine del 2009. Saranno analizzati in questa occasione assieme alle autorità slovene le tematiche inerenti l'altro importante attraversamento alpino ad est, la Trieste - Lubiana. Per la linea di valico tra Italia e Slovenia (36,5 chilometri e un costo stimato di 2,4 miliardi di euro) è stato approvato da un'apposita Commissione intergovernativa nel 2008 uno studio di fattibilità che dovrà tradursi, nei prossimi anni, in progetto preliminare.

Intanto secondo l'Agenzia ASCA, 20 ottobre 2009, L'Unione europea ha confermato all'Italia e alle Regioni del Veneto e del Friuli Venezia Giulia il co - finanziamento comunitario per la progettazione preliminare della tratta ferroviaria ad alta velocità/alta capacità (AV/AC) da Mestre a Ronchi Sud (non era ancora stato finanziato il progetto preliminare!!), che era a rischio di de-finanziamento da parte delle stesse autorità di Bruxelles.

La decisione è giunta a Roma, nella sede del ministero delle Infrastrutture e Trasporti, nel corso della riunione - definita dallo stesso dicastero "di coordinamento" - per la definizione di tempi e criteri in merito alla progettazione della linea ferroviaria AV/AC sulla direttrice Venezia - Trieste, al quale è intervenuto l'assessore regionale alla Viabilità e Trasporti, Riccardo Riccardi.

Per la nuova linea ferroviaria Mestre - Ronchi Sud la Ue mette a disposizione un co - finanziamento pari a quasi 4 milioni di euro, ai quali occorre aggiungere l'impegno comunitario per le progettazioni della tratta Ronchi Sud - Trieste (24 milioni di euro da Bruxelles) e di quella

transfrontaliera Trieste - Divača (22 milioni di euro).

"E' stato pertanto concordato tra le due Regioni, il ministero delle Infrastrutture e RFI l'avvio della progettazione preliminare della Mestre - Ronchi Sud, che riteniamo di poter proporre all'Agenzia Ue per le reti TEN entro fine 2010", ha sottolineato al termine della riunione l'assessore Riccardi. "L'Italia ha confermato oggi alla Commissione europea la strategicità del Progetto prioritario numero 6, individuato dalla Ue tra Lione e il confine ungherese-ucraino, e Friuli Venezia Giulia e Veneto - ha osservato Riccardi - si sono impegnate a essere a fianco dello Stato e di RFI per centrare l'obiettivo della conclusione della progettazione preliminare entro dicembre del prossimo anno".

"Siamo consapevoli che il lavoro ora da fare non e' di certo facile e dobbiamo impegnarci, in particolare, per allargare il consenso su un'opera che comunque viene ritenuta basilare per lo sviluppo del nostro Paese e per il Nord-Est italiano.

Dobbiamo congiuntamente sforzarci di proporre all'Unione europea soluzioni progettuali condivise con il territorio", ha indicato l'assessore Riccardi.

In concomitanza con le decisioni dell'Unione europea per i finanziamenti dei progetti, nel novembre 2009 la vicenda della "TAV" giuliana torna alla ribalta delle cronache,

Su "Il Piccolo" del 21 novembre appare un articolo di Roberta Giani, del quale riportiamo alcuni stralci, nel quale il vice ministro alle Infrastrutture Castelli annuncia che il collegamento Trieste – Divača "non è una priorità italiana".

"La Trieste-Divaccia? Non è una priorità, almeno non per Roberto Castelli. Il viceministro alle Infrastrutture non avrebbe dubbi e l'avrebbe detto, senza troppi giri di parole, al vertice italo-sloveno di Brdo. Le conferme, seppur non ufficiali, rimbalzano da Roma a Lubiana. E alimentano nuove tensioni: il Friuli Venezia Giulia, se l'Italia "scaricasse" davvero la tratta transfrontaliera, rischierebbe l'isolamento totale. Trieste e il suo porto, il colpo di grazia".

E ancora: *"Ma, se l'Italia si tirasse indietro e lasciasse un "buco" sul suo confine orientale, perché mai dovrebbe allungare la Tav sino a Trieste o comunque in Friuli Venezia Giulia? Chi o cosa ne giustificerebbe il costo?*

"Il 9 novembre a Brdo, alle porte di Lubiana, si tiene l'atteso summit interministeriale italo-sloveno: i temi sul tappeto sono tanti, c'è quello caldissimo del rigassificatore di Trieste, ma c'è anche quello non meno importante delle infrastrutture. Castelli ne discute con l'omologo sloveno e, a quanto confida più d'uno, "affonda" a parole la Trieste - Divaccia: adduce motivi economici, ambientali, di consenso"

"Il viceministro leghista si dice pronto ad andare sino in fondo affinché il ministro Altero Matteoli e l'intero governo rinuncino al progetto".

“Riccardo Riccardi, getta acqua sul fuoco: «Non mi risultano dietrofront italiani. Mi risulta che l'Italia è impegnata a presentare la progettazione nei tempi previsti, superando le difficoltà e allargando il consenso»”. “La partita della Tav resta comunque complicatissima. Piena di ostacoli e incognite. La tratta Mestre - Ronchi sud, complici le fughe venete in avanti su un tracciato litoraneo, è ancora in alto mare: la progettazione dovrebbe essere consegnata, come concordato con Bruxelles a fine ottobre, appena a fine 2010”. “Entro il 2012 dovrebbe essere pronta la progettazione definitiva della tratta Ronchi sud - Trieste, già contestata dal ministero all'Ambiente, i cui lavori costano poco meno di 2 miliardi”. “Ancor più onerosa, 2 miliardi e 400 milioni, e non meno complicata la Trieste - Divaccia (inclusa la connessione con Capodistria): la progettazione preliminare non c'è, c'è "solo" uno studio di fattibilità finito sotto accusa, in particolare per la curva che interessa la Val Rosandra”.

Già in questo articolo, comunque si preannunciano novità, significando che le dichiarazioni del vice ministro Castelli erano tutt'altro che una boutade, infatti l'assessore Riccardi fa delle dichiarazioni impensabili solamente qualche giorno prima: *“la Regione corre ai ripari. E lavora a una soluzione di medio periodo: Riccardi punta infatti sul rafforzamento delle linee ferroviarie già esistenti - a partire da quelle che devono collegare il porto di Trieste al resto del mondo - «in modo da non restare bloccati per troppo tempo nell'attesa della nuova infrastruttura». Ma l'assessore regionale esclude, categorico, ripensamenti o peggio contraddizioni: «Noi andiamo avanti con la Tav. Ma, in attesa della sua realizzazione, dobbiamo riqualificare l'esistente perché, se non lo facciamo, rischiamo di deprimere lo sviluppo portuale di Trieste».*

A ventiquattro ore di distanza però, il vice ministro Castelli sembra smentire se stesso, concedendo un'intervista, sempre al quotidiano locale di Trieste, nella quale dichiara testualmente: *“Quella tratta (Trieste - Divača) come l'intero Progetto Prioritario 6 da Lione al confine ungherese – ucraino è e resta una priorità del governo”.*

Leggendo però attentamente l'intero testo dell'intervista si percepisce che l'ingegner Castelli esprime una preoccupazione evidente sottolineando che *“c'è un problema di consenso delle popolazioni locali”* ed è necessario superarlo *“trovando la soluzione maggiormente condivisa”.*

Su Il Piccolo del 23 novembre 2009 , in un articolo di Roberto Urizio si legge: *«Sul piano formale il governo non può decidere sui progetti per la Tav, si tratta di impegni europei».*

Paolo Costa, presidente dell'Autorità portuale di Venezia ed ex presidente della Commissione trasporti dell'Unione europea, è categorico. “L'Italia, così come la Slovenia e qualsiasi Paese europeo, non ha la potestà formale di bloccare progetti decisi dall'Unione europea anche se «sul piano sostanziale non ci sono finanziamenti. Bisognerebbe mostrare interesse non solo a parole ma anche nei fatti»”.

E se questa è la sostanza, il Friuli Venezia Giulia, e Trieste in particolare, rischia di trovarsi in posizione periferica e non nel tanto decantato cuore d'Europa.

Il viceministro Castelli ha confermato che la Trieste - Divaccia è una priorità del governo. “Un fatto positivo? Sicuramente è un bene, sarebbe stato grave se questa smentita non ci fosse stata. Adesso però devono anche seguire i fatti concreti e, per quanto visto finora, non vediamo dal governo prospettive finanziarie certe per questa tratta del Corridoio V”.

Le voci sul disimpegno italiano tuttavia si rincorrono. Come le valuta? Si è diffusa un'idea molto strana, ovvero che la realizzazione della Trieste - Divaccia sia nella disponibilità di Italia e Slovenia quando in realtà si tratta di impegni presi dalla Commissione e dal Parlamento europeo e non differibili con decisione unilaterale. Questo sul piano formale. E su quello sostanziale? Non ci sono i finanziamenti, l'interesse è solo a parole. Il Cipe non ha finanziato nemmeno la progettazione della Tav e anche il Veneto ci ha messo del suo proponendo due alternative per il tracciato. E solitamente quando siamo di fronte a due progetti ci si ferma: si scelga una soluzione e la si porti avanti.

Tutto questo avviene in concomitanza con la visita a Trieste del coordinatore per il “Progetto Prioritario 6” Brinkhorst, e il teatrino sembra essere fatto apposta per ravvivare l'interesse attorno ad un'opera dimenticata, per accedere ai finanziamenti europei sempre più a rischio.

A Trieste il coordinatore olandese incontra Renato Casale, amministratore delegato di Italferr, gli europarlamentari Deborah Serracchiani e Antonio Cancian, Isidoro Gottardo, l'assessore ai trasporti del Friuli Venezia Giulia Riccardo Riccardi e quello dell'economia del Veneto Vendemmiano Sartor.

Al termine dell'incontro il coordinatore Brinkhorst dichiara che il problema principale non è la tratta slovena, ma quella italiana.

La dichiarazione chiave, che riveste anche una natura ambigua suona più o meno così: *“Promuoverò la collaborazione con la Slovenia, credo che la tratta transfrontaliera potrà essere realizzata solo se la parte italiana riuscirà a risolvere i suoi problemi e avrà quindi la credibilità necessaria a convincere la parte slovena che vale la pena di investire nelle infrastrutture sul confine”.*

E ancora: *“...Veneto e Friuli Venezia Giulia devono migliorare la collaborazione...il Governo italiano deve sostenere le due Regioni e incoraggiarle a cooperare”.*

Su “Il Piccolo” del 28 febbraio 2010 a pagina 6 un articolo di Mauro Manzin, raffredda ulteriormente ogni speranza di accordi a breve termine.

“Corridoio V, o meglio, la tratta Trieste-Divaccia? Si ricomincia da zero.

A Lubiana si sono incontrati il viceministro alle Infrastrutture, Roberto Castelli con il

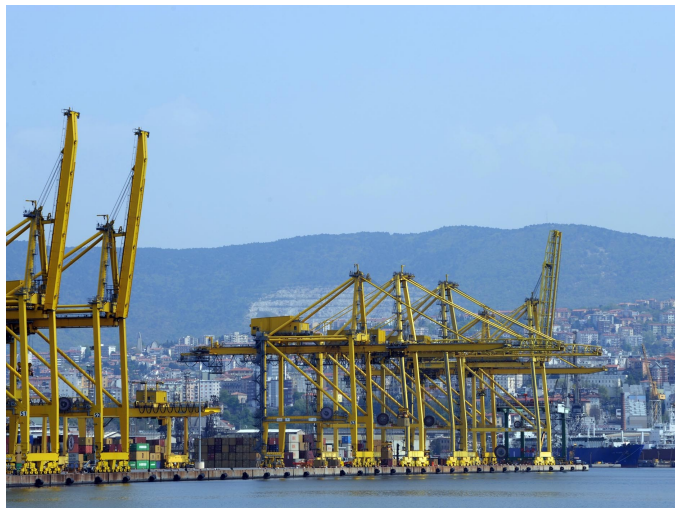


Illustrazione 3: Il porto di Capodistria

sottosegretario ai Trasporti sloveno, Igor Jakomin. Sul tavolo le planimetrie del progetto della Trieste - Divaccia per l'appunto. L'Italia ha presentato però il progetto di un nuovo tracciato che corre a Sud di quello originario che forma una sorta di toboga ai limiti della Val Rosandra per innestarsi all'altezza di Crni Kal con la linea Capodistria - Divaccia.

Un progetto, quello predisposto dalla

parte italiana, che unirebbe direttamente Trieste a Capodistria con una bretella che incanalerebbe il traffico ferroviario in direzione Divaccia. Progetto però che ha incontrato subito una netta opposizione della Slovenia. Il sottosegretario Jakomin ha fatto notare che il nuovo tracciato meridionale comporterebbe per la Slovenia un cambiamento del piano urbanistico già approvato e che prevede l'innesto dell'Alta velocità all'altezza di Crni Kal. E siccome la realizzazione di un nuovo piano urbanistico per la legge slovena determinerebbe la perdita di almeno ulteriori tre anni questo comprometterebbe per Lubiana l'apertura dei cantieri, prevista per la seconda metà dell'anno in corso, del raddoppio della tratta strategica Capodistria - Divaccia. E metterebbe altresì in pericolo i finanziamenti provenienti per l'opera dal Patto di coesione con l'Unione europea. Il viceministro Castelli, da parte sua, ha preso atto delle argomentazioni slovene ribadendo però che il progetto che sfiora la Val Rosandra resta inaccettabile per la parte italiana in quanto ha ricevuto parere negativo dal ministero dell'Ambiente e andrebbe a intaccare il sottosuolo del Carso in un'area protetta. I due interlocutori hanno quindi deciso di riprendere in mano la cosiddetta soluzione Nord, quella che passa per Opicina per poi collegarsi a Divaccia. A questo proposito sono già stati calendarizzati una serie di incontri tra i tecnici dei due Paesi per rendere fattibile questa soluzione. «Le strutture ministeriali e quelle della Regione - precisa l'assessore regionale ai Trasporti, Riccardo Riccardi - si incontreranno a breve e hanno già in programma una serie di riunioni per esaminare la nuova ipotesi».

Uno dei temi diventa ora il collegamento con la nuova traccia a Nord con il porto di Trieste.

«Questa ipotesi è la prima che noi abbiamo "sponsorizzato" ma non garantiva - prosegue - alcuni parametri comunitari sull'alta velocità e ora saranno esaminate ulteriori varianti e, a quel punto, quando si verificheranno le condizioni per una sostenibilità a Nord è evidente che a

seguito di quello bisognerà capire come collegare il porto di Trieste, perché per noi è l'elemento determinante». Insomma lo scalo triestino rimane ancora tra color che son sospesi.

Il 5 marzo 2010, a pagina 13 de "Il Piccolo" si legge: «La Tav italo - slovena è sempre più a rischio La Ue rivede i criteri».

Nell'articolo si insinua il disimpegno del Governo italiano rispetto al tracciato, anche attraverso il progressivo distacco tra i livelli di governo rispetto alle decisioni da prendere, con evidente irritazione della parte slovena.

“La Trieste - Divaccia è sempre più a rischio. Le priorità europee cambiano. E il governo italiano che fa? Tace, incredibilmente. Debora Serracchiani, europarlamentare del Pd, non molla la presa. Al contrario, dopo l'ennesimo incontro "semicarbonaro" tra i viceministri Roberto Castelli e Igor Jakomin, rilancia con forza i timori di un naufragio dell'alta velocità transfrontaliera a cui sono appesi i destini di Trieste e del suo porto. «Le commissioni e i tavoli tecnici sulla Tav si riuniscono continuamente ma il governo italiano continua a non condividere le informazioni con il territorio» premette Serracchiani. Non basta: «La stessa Unione europea è all'oscuro di quello che si sono detti Castelli e Jakomin dato che nessun rappresentante comunitario era presente all'ultima riunione». Il problema maggiore, però, è un altro: Bruxelles, mentre l'Italia sta zitta e l'alta velocità non va avanti, mette seriamente in discussione la priorità dei finanziamenti alle tratte transfrontaliere. «Si avvicina a grandi passi la conferenza di Saragozza che si terrà il 9 giugno e sarà dedicata alla revisione delle linee guida Ten - T ovvero dei criteri di selezione dei progetti che godranno del sostegno comunitario» ricorda l'eurodeputata che siede in commissione Trasporti. Sei gruppi di esperti sono al lavoro da tempo. La Commissione europea, il 22 febbraio, ha già fornito le prime anticipazioni. E la conferenza di Saragozza sarà protagonista del consiglio trasporti in programma l'11 marzo tanto che l'orientamento generale è ormai noto: «È quello di superare il principio che dà priorità alle tratte transfrontaliere, come la Trieste - Divaccia, ma anche il Brennero o la Torino - Lione, facendo in modo che nel periodo 2014-2020 i parametri diventino oggettivi e derivino dalle analisi dei costi-benefici sulle singole tratte». Sinora, come previsto dalla decisione 884 del 2004, la priorità viene invece data alle sezioni transfrontaliere in base a parametri di carattere più "politico". Insomma, il quadro è assolutamente preoccupante: «Non sono solo gravemente a rischio i collegamenti internazionali di Trieste e del suo porto, ma l'intera realizzazione del Corridoio V per la parte che interessa l'Italia» conclude Serracchiani. E, non lesina l'ultima stoccata: «Il governo, però, non ce lo dice».



Illustrazione 4: Brinkhorst e Tondo

31 dicembre 2010.

Per Gottardo *“costi quel che costi l'alta velocità va fatta”*, mentre per Serracchiani *“è emerso un problema tra Veneto e Friuli e tra Friuli e Slovenia...dobbiamo superarlo”*.

Nel frattempo assieme al problema TAV sono emerse altre questioni che coinvolgono la cooperazione transfrontaliera e che rischiano di complicare ulteriormente le relazioni internazionali, la condivisione di progetti e la partecipazione della popolazione alle scelte di policy.

In ballo non c'è più solamente la questione del Corridoio V, si sono aggiunti i problemi del porto e della collaborazione con Capodistria, del rigassificatore ipotizzato nell'area ex Aquila e di quello nel golfo di Trieste e del raddoppio della centrale nucleare di Krsko.

In questa sede non è possibile valutare adeguatamente l'impatto che queste nuove problematiche possono avere sul progetto dell'alta velocità, mi limiterò a segnalare come le scelte rispetto alla loro eventuale realizzazione siano strettamente interconnesse.

Nel prossimo capitolo affronterò alcuni punti caratterizzanti, rispetto al progetto del corridoio 5, emersi dall'analisi dal già citato rapporto Scott & Wilson.

Intanto i comitati contro la Tav in Friuli sbarcano in Europa e dicono *“No all'Alta velocità”* consegnando 1500 firme all'U.e.

Su *“Il Piccolo”* del 22 maggio 2010 a pagina 14, viene pubblicato il seguente articolo a firma di Elena Placitelli.

“Approdano al Parlamento europeo di Strasburgo i comitati No Tav del Friuli Venezia Giulia, dove hanno consegnato 1500 firme raccolte in regione per dire no all'Alta velocità. Rappresentate per i comitati regionali, Gian Carlo Pastorutti, residente di Bagnaria Arsa, che per l'occasione ha fatto da portavoce ai No Tav della Bassa friulana, di Trieste e di Greenaction transnational. È successo martedì scorso a Strasburgo, dove i rappresentanti dei comitati del Friuli Venezia Giulia si sono dati appuntamento insieme a una folta delegazione di cittadini

Nel panorama sempre più annebbiato la novità è rappresentata dalla mossa a sorpresa dell'Assessore Riccardi, il quale porta all'esame di Brinkhorst il potenziamento della rete ferroviaria esistente nell'attesa che la Tav veda la luce.

Riccardi annuncia anche che il progetto del tracciato tra Veneto e Friuli vedrà la luce entro il

italiani, francesi, baschi e spagnoli. Tutti lì, sotto il parlamento di Strasburgo, per un unico obiettivo: rappresentare le popolazioni europee in lotta contro la Tav. Ma la giornata ha prodotto qualcosa di più concreto oltre alla presenza simbolica. La delegazione firmata No Tav ha infatti consegnato la “Carta d'Hendaye”: un documento, redatto da associazioni e movimenti italiani, spagnoli e francesi, con cui si dichiara che «questi progetti non tengono in considerazione la partecipazione delle popolazioni al processo decisionale e costituiscono per i territori attraversati un disastro ecologico, socio-economico e umano; la distruzione di aree naturali e terreni agricoli, nuovi corridoi di degrado e di inquinamento ambientale con rilevanti conseguenze negative per i residenti locali».

Insieme ai rappresentanti della Val di Susa, i comitati del Friuli Venezia Giulia hanno incontrato la presidente della commissione Petizioni, Erminia Mazzoni. «Lo scopo dell'incontro – afferma Pastorutti – era quello di sollecitare le audizioni e l'approfondimento delle petizioni presentate nel 2007, che esprimono la contrarietà al finanziamento della comunità europea alla Trieste – Divaccia, un progetto che, a costi elevatissimi, provocherebbe danni ambientali, soprattutto a causa della realizzazione di gallerie nel Carso».

Secondo quanto riportato da Pastorutti, la presidente della Commissione si sarebbe dimostrata disponibile e un'audizione, che potrebbe cascare a partire da settembre. “Se così fosse – continua – avremmo modo di esporre alla Commissione del parlamento europeo il contenuto delle petizioni. Oltre a sindaci italiani e francesi – chiosa Pastorutti - erano presenti anche alcuni deputati europei, tra cui gli italiani Sonia Alfano, Luigi De Magistris e Debora Serracchiani”.

*“Gli scienziati, gli esperti di turno. Tutti berranno alla grande fra cinquemila anni.
O magari ne basteranno di meno. Salvo fare le cose più o meno come si deve.
Una linea ad alta velocità più o meno come si deve.
Un trasporto marittimo più o meno come si deve.”*

2.- IMPATTO ECONOMICO, AMBIENTALE E SOCIALE

Nel secondo capitolo verrà affrontato il tema della valutazione dell'impatto economico, ambientale, o ecologico, e sociale dell'opera in progetto, o almeno di quello che ne rimane.

Se nel 2004 il progetto vede un'accelerazione, legata soprattutto alla nuova regolamentazione dei finanziamenti transfrontalieri, dopo la bocciatura del progetto del tracciato da parte della Commissione per la valutazione d'impatto ambientale del ministero dell'Ambiente, avvenuta nel 2005, il dibattito intorno all'infrastruttura si assopisce per qualche tempo.

Così riporta la notizia della bocciatura del progetto preliminare, in anteprima, il sito web di Legambiente: *“Il parere drasticamente negativo, che a giorni sarà ufficiale è dovuto non solo alle carenze strutturali del progetto, ma anche all'esame delle osservazioni presentate dalle associazioni e dagli enti locali.*

La commissione ha rilevato l'assoluta carenza del progetto rispetto agli impatti ambientali, la sottovalutazione di quelli paesaggistici, sociali e sanitari, l'indeterminatezza delle tratte di completamento, specialmente in territorio sloveno, ancora da definire e l'assenza di alternative di tracciato”.

E ancora: *“Il parere negativo del ministero dell'Ambiente non appena sarà ufficializzato, costituirà una pietra tombale per quel progetto. Ora è necessario ripartire da capo, presentando un nuovo progetto che prenda seriamente in considerazione tutte le possibili alternative e che approfondisca tutti gli aspetti di cui i progettisti della Rfi non hanno tenuto conto, a cominciare dalla possibilità, prevista dalle norme Ue, di adattare il tracciato alle problematiche territoriali, senza fissarsi sempre e comunque sui criteri progettuali dell'alta velocità”.*

Il progetto però non viene accantonato e le manovre politiche continuano sottotraccia.

Ma le difficoltà incontrate nella realizzazione dei quattordici progetti di Rete transeuropea individuati come prioritari, sono rimaste sostanzialmente irrisolte (per non dire amplificate per quanto riguarda le effettive capacità di finanziamento).

Dal 2007 si accentuano le perplessità, le quali si esprimono sempre di più tramite le principali organizzazioni ambientaliste, WWF, Italia Nostra e Legambiente che si sono schierate da tempo,

a furor di popolo, contro la realizzazione dell'infrastruttura.

Voci a favore del Corridoio 5 hanno ripreso vigore dopo la pubblicazione del nuovo progetto Trieste - Divača, sempre nel 2007, e si alzano in maniera vibrante ancora oggi.

Come verrà illustrato più avanti, nel capitolo relativo al dibattito socio politico, i sostenitori della necessità della realizzazione dell'opera presentano una connotazione politica trasversale, non identificabile con l'usuale distinzione destra – sinistra o, anche, progressisti – conservatori.

In questo capitolo cercherò di esaminare le motivazioni degli schieramenti pro e contro il progetto, per meglio comprendere se la controversia infrastruttura rivesta il carattere della necessità economica, politica e sociale.

2.1 L'idea

L'idea dei "corridoi di trasporto transeuropei" è nata con la caduta del muro di Berlino per facilitare gli scambi multimodali (di merci, persone, di petrolio e altri approvvigionamenti energetici, e infine di sistemi di telecomunicazione) tra l'Europa e gli stati balcanici.

I sostenitori della realizzazione del corridoio, sostengono che in Europa la circolazione si va paralizzando, il che rappresenta un freno allo sviluppo economico ed al tempo stesso una minaccia per l'ambiente.

In questo senso il trasporto su ferro rappresenta la soluzione, espressa dai treni ad alta velocità.

Vi è quindi la necessità di contemperare la domanda del bisogno di trasporto internazionale e contenere allo stesso tempo i danni ambientali, cercando di equilibrare interessi economici e ricadute ambientali negative.

L'elaborazione del concetto di corridoio europeo nasce, quindi, dalla necessità di superare le criticità del sistema dei trasporti europeo, oberato da km di ingorghi, da un eccessivo sfruttamento della modalità stradale (altamente inquinante rispetto ad altri modi, ad esempio le ferrovie) e dalla mancanza di efficienza che si riversa sul sistema della mobilità e dei trasporti europeo.

Secondo i suoi sostenitori, la potenzialità del Corridoio Lione – Kiev è basata sul fatto che esso attraversa un ampio bacino naturale di traffici, dove ormai sono diventati estremamente importanti gli scambi tra i paesi dell'Europa Occidentale, in primo luogo dell' Italia, con i paesi attraversati direttamente dal Corridoio (Slovenia, Ungheria) o dalle sue diramazioni (Croazia, Bosnia Erzegovina, Repubblica Federale di Yugoslavia, Slovacchia) o che gravitano su di esso (Repubblica Ceca a Nord, Romania a Sud).

Le linee Ronchi – Trieste e Trieste - Divača sono inserite nella pianificazione delle Reti

Transeuropee di trasporto ferroviario, nell'ambito del Progetto prioritario n. 6 di Essen, che prevede la realizzazione a standard di alta velocità di una nuova infrastruttura ferroviaria che attraversa l'Europa da Ovest ad est, dalla Francia a Trieste.

Come già evidenziato, l'estensione di tale progetto verso est rappresenta la sua integrazione con il Corridoio Paneuropeo V e la prosecuzione verso est della pianificazione comunitaria.

La nuova infrastruttura rappresenta un corridoio di collegamento a sud delle Alpi, particolarmente importante per lo sviluppo dei paesi neo comunitari dell'Europa centrale e orientale.

Nell'ambito del potenziamento dell'intero asse est-ovest in territorio italiano, è stato completato (nel 2002) lo studio di fattibilità della nuova linea veloce Venezia - Trieste, che ha usufruito anche del sostegno finanziario della Commissione Europea, in particolare è stato già concluso uno studio di pre - fattibilità esteso da Venezia a Lubiana.

Sulla base di detto studio sono intercorsi dei contatti a livello governativo fra Italia e Slovenia che hanno portato alla definizione dell'Accordo sottoscritto in data 23.2.2001, con il quale è stato individuato in linea di massima il tratto a cavallo del confine.

Detto Accordo prevede l'attivazione di un gruppo di lavoro per la definizione precisa, fra le altre cose, del tracciato stesso attivato nel 2004.

In tale ambito è stato possibile sviluppare lo studio di fattibilità del tratto di linea afferente al Confine (della lunghezza in territorio italiano di circa 7 Km).

In ambito locale, nella Regione Friuli Venezia Giulia, la realizzazione della nuova linea presenta un duplice obiettivo: da un lato, quello di fornire collegamenti veloci sulle lunghe distanze,



dall'altro quello di alleggerire la rete ordinaria ed incrementare così il traffico ferroviario regionale.

Nelle parole del Vice Ministro alle Infrastrutture del periodo, On. Martinat, il Corridoio V è *"un asse destinato a portare sviluppo dove c'è degrado, comunicazione dove c'è desolazione, mercato dove c'è bisogno"*.

L'interesse per il completamento di tale corridoio è divenuto di importanza cruciale per l'Italia, in quanto non rappresenta un semplice asse infrastrutturale, ma, come affermò il Ministro alle Infrastrutture di allora, On. Lunardi, interessa *"aree vastissime che, nel segmento centrale del Corridoio V, sono supportate a sud dagli hub portuali del sistema tirrenico e del sistema adriatico, a nord dagli assi stradali e*

ferroviari dei valichi del Sempione, del Gottardo e del Brennero, assi che consentono al corridoio di interagire con l'Europa centrale, con le realtà produttive della Baviera, con gli assi strategici che collegano il corridoio stesso con l'intero bacino della Ruhr".

Il Presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi arrivò a paragonare l'attuazione del Corridoio V all'ingresso dell'Italia nella zona Euro, in considerazione del fatto che l'Unione si sarebbe allargata presto a oriente e che restare ai bordi del Corridoio stesso significava restare ai bordi dell'Europa.

In questa visione, il Corridoio V rimette in gioco l'Europa mediterranea, rappresentando la naturale prosecuzione fin quasi agli Urali, di un lungo corridoio plurimodale ovest - est che da Barcellona alla Valle Padana attraversa tutto il Sud - Europa e costituisce la sola alternativa meridionale alle direttrici ovest - est più a Nord, quale la Rotterdam - Kiev.

Il 12 ottobre 2006 il governo italiano firmò con i governi europei interessati una dichiarazione di sostegno all'inserimento dell'Asse ferroviario europeo adriatico baltico nella lista dei progetti prioritari.

Si trattò di una scelta totalmente condivisa dalla Regione Friuli Venezia Giulia, che da tempo sollecitava adeguate iniziative internazionali e del Governo federale austriaco affinché vengano superati i gravissimi colli di bottiglia (Semmering e Kor Alm) che impediscono un accettabile transito ferroviario da Tarvisio a Vienna.

A questo proposito, il tratto transfrontaliero italo-sloveno del Progetto Prioritario n. 6 delle TEN comprendente la sezione Trieste - Divača (nel tratto da Venezia a Budapest detto progetto prioritario coincide con il Corridoio paneuropeo V) è valutato importante e prioritario sia in un'ottica comunitaria che paneuropea ed è stato quindi fatto rientrare nell'ambito del programma di finanziamento comunitario Cross 5.

Si tratta di un progetto che prevede l'analisi strategica degli impatti positivi e negativi che la realizzazione dell'intero tracciato del Corridoio V avrà sullo sviluppo territoriale, sul sistema trasportistico, sull'assetto socio-economico e sull'ambiente nelle sue componenti naturali tenendo conto del quadro normativo vigente in ciascun Paese e di quello UE, con particolare riferimento alla sezione transfrontaliera italo - slovena.

Il programma prevede inoltre la redazione dello studio di fattibilità del tracciato del collegamento ferroviario Trieste - Divača con il quale ci si propone di accertare la fattibilità dell'opera agli effetti di tutti gli aspetti considerati nello stesso, fra cui anche quello dei costi di realizzazione e della sostenibilità dell'intervento, di seguito sono enunciate le caratteristiche.

In territorio italiano il tracciato dovrebbe avere origine dal nodo di Trieste, a partire dal previsto

termine orientale del collegamento passeggeri passante previsto nell'ambito del nodo stesso.

Da tale posizione il tracciato dovrebbe proseguire in direzione sud-est, si interconnettersi con l'allacciamento alla zona portuale/industriale sud-est di Trieste.

Superato il confine, in territorio sloveno si dovrebbe interconnettere con il branch verso Capodistria, proseguendo svoltando a nord - est fino a Divača.

I parametri tecnici/costruttivi del tracciato, anche agli effetti della sicurezza, dovranno essere omogenei sull'intera estesa della Trieste - Divača; la classe di velocità dovrà essere quanto più elevata possibile, tenendo conto di tutti i vincoli anche economici e la pendenza massima dovrà essere contenuta nel 17‰.

L'eventuale riduzione di tale pendenza dovrà essere ottimizzata anche sotto l'aspetto economico ed ambientale, tenendo conto che verrebbe a trattarsi di una linea mista su cui le merci hanno una incidenza notevole.

In questo senso ritiene importante ed urgente avviare le attività perché il tratto Ronchi sud -Trieste, il cui progetto preliminare è in corso di approvazione, perde parte della sua funzionalità in assenza della Trieste - Divača.

Lo studio di fattibilità del tratto Trieste - Divača sarà coordinato da un Gruppo di progetto italo - sloveno cui parteciperanno per la parte italiana la Regione Friuli Venezia Giulia, la Regione del Veneto, Rete Ferroviaria Italiana e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e per la parte slovena, il Ministero dei Trasporti, il Ministero dell'Ambiente e della Pianificazione Territoriale, e l'Agenzia Ferroviaria. Lo studio sarà, invece, attuato da RFI che potrà avvalersi, per la parte italiana, dell'apporto della società di ingegneria ITALFERR (gruppo FS) o di altre società e/o esperti e, per la parte slovena, della Società per la Pianificazione Progettuale e dell'Istituto per il Traffico.

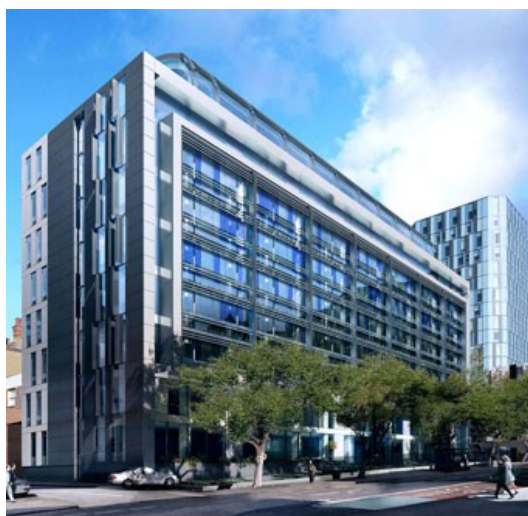


Illustrazione 6: Sede di Scott & Wilson

2.2 Le ragioni del sì

Lo sviluppo di infrastrutture di trasporto degne di questo nome nella Unione europea è considerato strategico in termini funzionali, per sviluppare cioè efficienti catene di trasporto per le imprese e i consumatori. In presenza dei vincoli di Maastricht (1991), si tende anche ad assegnare una funzione anticongiunturale alla realizzazione dei grandiosi investimenti infrastrutturali e tecnologici necessari ad

aumentare la capacità e ad adeguare gli standard di sicurezza e ambientali dell'insieme dei sistemi di trasporto della Unione europea. Le argomentazioni portate dai sostenitori dell'infrastruttura alla realizzazione, sono contenute essenzialmente nello *“Studio Strategico per lo Sviluppo del Corridoio Paneuropeo V (Progetto Prioritario Numero 6) - Rapporto Finale della Scott & Wilson Business Consultancy”*.

Il Rapporto commissionato e coordinato dall'Ince e realizzato dalla società con quartier generale in Gran Bretagna e sedi in tutto il mondo, specializzata nelle consulenze sull'impatto delle grandi infrastrutture, ha tenuto in considerazione a livello locale anche le valutazioni espresse da esperti dell'Università di Trieste.

Molti sono i vantaggi che vengono evidenziati dal rapporto.

Primo fra tutti la riduzione dei tempi di viaggio per le persone, nonché per le merci prodotte dal sistema industriale regionale e per quelle che usano il territorio del Friuli Venezia Giulia ed in particolare i suoi porti come piattaforma logistica.

Peraltro si potranno raggiungere più rapidamente anche gli aeroporti di Ronchi e Venezia.

Si stima in proposito che la riduzione dei tempi di percorrenza per le persone (previsti 3,8 milioni di passeggeri/anno) possa quantificarsi in 152 milioni di euro. Parallelamente si ritiene che possano raddoppiare (da 10,5 a 21,5) le tonnellate annue di merci trasportate.

Nel merito del contenuto dell'elaborato Scott & Wilson è possibile individuare vantaggi su tutte e tre le dimensioni analizzate: economica, ambientale e sociale.

Seguendo la traccia degli estensori, cercherò di evidenziare i punti qualificanti dell'analisi.



Illustrazione 7: Il treno Tav

La società di consulenza sottolinea che, con la realizzazione dell'infrastruttura, si avrà un miglioramento dei parametri relativi agli inquinanti e, più precisamente, una decisa riduzione delle emissioni di CO₂ dovuta alla diminuzione del traffico su gomma e all'aumento di quello su rotaia.

Il Corridoio V è una delle infrastrutture dinamiche ad alta velocità, dove l'alta velocità è uno dei parametri, l'obiettivo è ridurre il trasporto su gomma che sta provocando una quantità di inquinamento atmosferico non più sostenibile.

Il servizio trasporto merci sarà quindi veloce sicuro e dotato di porti intermodali, gli scali saranno presso gli interporti.

Il progetto si inserisce poi nel Corridoio (marino) verticale che nasce dal Canale di Suez, progetto mondiale dalla nuova viabilità, che contribuirà a ridurre l'ausilio di carburante per autotrasporto a favore di ausilio di energia elettrica per i treni.

L'intersezione degli assi viari contribuirà ad un aumento e ad un miglioramento degli scambi commerciali e turistici per i paesi interessati dall'innovazione.

Il Canale di Suez rappresenta un nodo mondiale strategico fondamentale su questo piano, sarà molto più grande ed inciderà anche sulle dimensioni dei porti Italiani, aumentando il ruolo nazionale sul tema della navigazione e trasporto merci, con la creazione delle cosiddette autostrade dei mari.

I porti di Genova, Venezia e Trieste, nonché Capodistria diverranno più grandi con la realizzazione del corridoio verticale.

Questo provocherà quindi:

- la creazione di un sistema portuale tra Trieste e Capodistria (che è già in atto);
- l'ulteriore sviluppo dei traffici tra Trieste, il canale di Suez e il Pacifico;
- lo sviluppo dei traffici tra Trieste e il Medio Oriente e in questo modo si eviterebbero i difficili collegamenti via terra attraverso i Balcani;
- la Repubblica Ceca, la Repubblica Slovacca, l'Austria e la Baviera che ora sono costrette a gravitare sui porti del nord Europa come Rotterdam o Amburgo si dirigerebbero verso i porti del nord Adriatico;
- il decongestionamento delle strade;
- lo sviluppo del turismo;
- impulso agli investimenti di aziende italiane verso i Paesi del centro-est Europa;
- una maggiore integrazione europea.

Un altro punto qualificante a sostegno dell'opera viene individuato dalla Scott & Wilson, nella riduzione dell'incidentalità stradale: la via ferrata è una modalità di trasporto molto più sicura della strada e qualunque progetto infrastrutturale, che trasferisca i viaggi dalle strade alle ferrovie, otterrà dei benefici in termini di risparmi sulle conseguenze degli incidenti.

Utilizzando i valori degli incidenti (in particolar modo per l'Italia) su entrambe le modalità di trasporto pubblicati dalla HEATCO (Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment), è stato calcolato il valore dei risparmi sugli incidenti annui all'interno della regione; a tabella sottostante mostra le stime di questi valori.

Tabella 4: I valori stimati sui risparmi delle conseguenze degli incidenti per il 2015, 2025, 2035 e nel 2045 (costi 2002)

	2015	2025	2035	2045
Scenario C – A	€ 16.0 milioni	€ 19.5 milioni	€ 23.3 milioni	€ 27.9 milioni

La fonte: Modello e analisi di Scott & Wilson

Con riguardo alle ricadute economico sociali il Rapporto prende in esame anche l'aumento dei benefici occupazionali a breve ed a lungo termine.

L'implementazione dello schema ferroviario dovrebbe avere un effetto significativo sull'economia e sul mercato del lavoro all'interno della regione.

L'espansione dei porti della regione e delle industrie logistiche associate ai porti, insieme alla capacità di attrazione degli Investimenti Diretti Esteri ed alla promozione della regione come cuore dell'attività economica nella Zona europea meridionale ed orientale, dovrebbe creare nuove domande di lavoro.

Mentre la disoccupazione nella regione è al momento molto bassa, un'efficiente infrastruttura potrebbe migliorare la dimensione del settore lavorativo, introducendo un nuovo insieme di abilità e migliorando i vantaggi competitivi.

La produttività sarà migliorata, intraprendendo lo sviluppo proposto, man mano i costi di trasporto e di transazione delle aziende diminuiranno.

La Scott & Wilson ha calcolato che il 30% dei guadagni della regione riguarderà la produttività e il 70% la crescita, che può essere paragonabile al valore aggiunto ottenuto attraverso l'occupazione.

Analizzando l'attuale valore aggiunto per lavoratore in Italia settentrionale e in Slovenia è possibile stimare una crescita potenziale dell'occupazione in un ambiente sostenibile.

La tabella sottostante mostra il numero dei posti di lavoro sostenibili che secondo Scott & Wilson nasceranno nella regione.

Tabella 5: Il numero totale dei posti di lavoro sostenibili creati nel 2015, 2025, 2035 e nel 2045

	2015	2025	2035	2045
Scenario C - A	760	27600	61000	116000

La fonte: Modello e analisi di Scott Wilson

Un ulteriore vantaggio che si raggiungerà con la realizzazione dell'opera riguarda la riduzione dei tempi di percorrenza lungo le tratte interessate:

Tabella 6: Il numero totale dei posti di lavoro sostenibili creati nel 2015, 2025, 2035 e nel 2045

	ADESSO	DOPO
Milano - Trieste	5 ore	2 ore e 40'
Trieste - Ljubljana	3 ore	meno di un'ora
Aer. Marco Polo – Aer. FVG	N/D	40'
Milano – Lione	6 ore e 34'	3 ore e 44'

La fonte: Modello e analisi di Scott Wilson

Il risparmio di tempo per i passeggeri con la linea Av può essere stimato pari a 2 ore, equivalenti a 4 milioni di ore per anno.

Assumendo pari a 17 euro il valore di un'ora, si determina un beneficio annuo di 59,5 milioni di euro.

Per il trasporto merci, ipotizzando un analogo risparmio di 2 ore per transito e un valore del tempo di 31 euro per ora, si stima un beneficio annuo di 28,7 milioni. Considerando anche il surplus del traffico indotto si ha un beneficio economico complessivo pari a 106,7 milioni di euro l'anno. (calcolato su passeggeri business Torino - Lione)

I miglioramenti dell'infrastruttura ferroviaria del Corridoio V offrono la possibilità di generare dei benefici rilevanti e concreti per i paesi attraversati, in particolare per le regioni del Veneto e del Friuli Venezia Giulia e per la Repubblica di Slovenia.

In termini economici e trasportistici esistono delle importanti opportunità per incrementare la crescita economica e l'occupazione, assieme ai risparmi dovuti alla riduzione degli incidenti e delle emissioni di CO₂ conseguenti al trasferimento modale.

Tabella 7: riassuntiva dei benefici complessivi per l'intero Corridoio V

Indicatori chiave (C-A)	Anno			
	2015	2025	2035	2045
PIL (totale)	+ € 0,05 mld	+ € 1,8 mld	+ € 4,5 mld	+ € 8,6 mld
Posti di lavoro (totale)	+ 760	+ 27.600	+ 61.000	+ 116.000
Costi incidenti (all'anno)	- € 16,0 mln	- € 19,5 mln	- € 23,3 mln	- € 27,9 mln
Produzione CO ₂ (totale)	- 20,7 mln t	- 24,3 mln t	- 28,5 mln t	- 33,5 mln t
Costi sociali (totale)	- € 562,5 mln	- € 705,1 mln	- € 883,3 mln	- € 1.097,1 mln
Traffico ferroviario (totale)	+ 32,4 mln t	+ 43,2 mln t	+ 58,1 mln t	+ 76,6 mln t
Autotreni circolanti (anno)	- 469.526	- 588.771	- 737.827	- 916.694

La fonte: Modello e analisi di Scott Wilson

La tabella soprastante riassume i benefici determinati negli anni, a partire dalla differenza fra due scenari: lo Scenario A (realizzazione di opere minime) e lo Scenario C (costruzione del collegamento ferroviario Trieste – Divača, unitamente alle altre opere programmate nel rispetto delle raccomandazioni istituzionali, politiche ed economiche).

L'opportunità di incrementare la competitività dei porti adriatici è evidente, aiutando l'Italia e la Slovenia a realizzare l'autostrada del mare adriatica.

Gli impatti ambientali e sociali dipenderanno moltissimo dal tracciato scelto per il nuovo

collegamento ferroviario.

Sarà importante minimizzare l'impatto ambientale della linea, qualora economicamente sostenibile.

Esiste spesso un collegamento naturale tra i livelli di alta crescita economica e di protezione ambientale, adottando schemi simili a quello previsto per i collegamenti ferroviari analoghi a quello del Corridoio V.

Secondo il Rapporto la domanda principale di trasporto ferroviario del Corridoio V sarà quella dei turisti, che sono attratti dalla straordinaria bellezza dei paesaggi italiani e sloveni, dalle strutture ricreative offerte e dal patrimonio storico e naturale delle città come Venezia, Trieste, Udine e Lubiana.

2.3 Le ragioni del no

“I costi esterni sono i costi che ricadono sulla collettività che non sono sostenuti da chi li ha generati”, partendo da questa definizione cercherò di illustrare come i benefici generati dall'infrastruttura generino anche una serie di costi, impliciti ed espliciti, a carico della generalità della popolazione.

In altre parole, si tratta di costi che ricadono sull'intera collettività sotto forma di danni (sanitari, ambientali, al patrimonio immobiliare, alle attività produttive e sociali) che non sono adeguatamente sostenuti nel processo decisionale riguardante la gestione di una certa attività, con la conseguenza che la struttura dei costi dell'attività stessa non trasmette in maniera ottimale le informazioni economiche che influenzano le decisioni.

Questo contribuisce al mantenimento di distorsioni nei mercati che impediscono un processo di avvicinamento all'ottimo sociale.

Procederò nell'analisi con il supporto delle cinque questioni poste da Legambiente in merito, le quali risultano il punto di connessione tra la contestazione istituzionale e la protesta popolare delle comunità interessate:

A queste domande se ne possono aggiungere altre espresse dai movimenti ambientalisti coinvolti come il CCC5, ora confluito nel No Tav, e il No Tav, ma espresse anche dalla società civile fatta di Associazioni, Organizzazioni no Profit e semplici cittadini.

La prima domanda che si è posta l'organizzazione ambientalista riguarda la copertura finanziaria della ferrovia progettata: dove sono i soldi per realizzare l'opera?

Dalla relazione del Ministero delle Infrastrutture sulle priorità del Friuli-Venezia Giulia risulta che per la linea AV/AC Venezia – Trieste, con un tracciato di 150 km articolato in due tratte, per

la tratta Venezia - Ronchi sud è disponibile il progetto preliminare che stima il costo in 4.200 M€, dei quali 4.193,6 M€ risultano da reperire.

Per la tratta Ronchi sud – Trieste, il progetto preliminare, bocciato dalla Commissione VIA e dal Ministero dei Beni Culturali, il costo stimato è di 1.929 M€, dei quali 1.887 M€ risultano da reperire.

In realtà le due tratte sono insostenibili e ingiustificate dal punto di visto economico, trasportistico, tecnico e ambientale (vedi lo studio di M. Brambilla, S. Erba e M. Ponti del Politecnico di Milano secondo cui per la nuova linea Venezia - Trieste “i risultati sia finanziari che economici sono estremamente negativi”).

Per tale progetto anche il saggio di rendimento interno appare negativo, con valori attualizzati netti negativi che eccedono la metà del costo di investimento”.

Difficilmente l'iniziativa privata sarà disposta a finanziare un inutile tunnel di 35 km sotto il Carso, con tutti i dubbi e gli imprevisti legati alla struttura del sottosuolo.

La seconda questione posta da Legambiente concerne l'eventuale esistenza delle alternative per rafforzare il trasporto merci su ferro.

Perché insistere su un'opera inutile che non verrà mai realizzata, e rinunciare o rinviare all'infinito interventi necessari, possibili e urgenti, che FS/Trenitalia/RFI stanno rinviando da anni per i più disparati motivi.

Come ad esempio il raddoppio (o meglio quadruplicamento) della linea ferroviaria tra il Bivio S. Polo (Monfalcone) e il Bivio Aurisina, cioè da dove le linee a doppio binario da Udine e da Venezia si restringono in una sola linea a doppio binario, fino al Bivio Aurisina in cui questa linea si divide tra quella a doppio binario per Opicina e quella per Trieste Centrale.

Questo intervento aumenterebbe immediatamente le capacità del collegamento Monfalcone - Trieste e Monfalcone – Opicina - Lubiana.

C'è anche l'enorme spreco di denaro pubblico, milioni di euro dai fondi regionali per il progetto preliminare (e 1.079.500 euro di fondi pubblici per lo studio di fattibilità sul collegamento Trieste - Divača), mentre incombono i tagli ai servizi pubblici e ci sarebbe bisogno di forti investimenti nel trasporto pubblico locale, regionale e transfrontaliero.

Sulla confusione tra i traffici passeggeri e merci, a breve e lunga distanza, sul tracciato del corridoio V, sono ancora valide le considerazioni dell'economista Marco Ponti del 27.03.2003, “La leggenda del Corridoio Lisbona - Kiev”.

Il terzo quesito si occupa della trasparenza e della comunicazione, dell'informazione ai cittadini e della partecipazione degli stessi al progetto AV/AC Venezia – Trieste - Lubiana.

Sulle grandi opere la Regione dovrebbe applicare la Convenzione di Aarhus, ratificata dall'Italia

nel 2001, e invece si richiama - come pura dichiarazione di principi e senza alcun effetto concreto – all’Agenda 21.

Da un lato la Regione applica la Legge Obiettivo di Berlusconi/Lunardi, strumento legislativo che impedisce la partecipazione dei cittadini e dei comuni alla discussione e modifica dei progetti, il che serve solo a saltare le possibili mediazioni e creare le condizioni per lo scontro frontale coi cittadini (vedi Val Susa).

Dall’altro l’informazione ai cittadini sui progetti è praticamente inesistente: sul sito web della Regione, su 31 siti tematici, da Agricoltura a Università, manca completamente quello dei Trasporti.

Con la precedente giunta di centro – sinistra non c’era traccia del progetto AV/AC Venezia – Trieste – Lubiana, niente progetti, tracciati, studi preparatori, osservazioni dei Comuni, salvo i comunicati stampa della Giunta e 65 righe, sulle pagine Web del sito della Regione, dell’(ex) Assessore Sonogo (“Posizione dell’Assessore Sonogo sul Corridoio V, 7 luglio 2006”) con una vera chicca: i link a due tavole di cartografia del tracciato Portogruaro - Ronchi, di 57 MB e 75 MB, per aiutare i cittadini.

Se confrontiamo questo nulla con le informazioni che danno la Regione Piemonte sulla Torino - Lione, il Trentino e l’Alto Adige - Südtirol sulla galleria di base del Brennero c’è da vergognarsi. L’Assessore Riccardi sembra abbia provveduto a colmare in parte la lacuna, ampliando il numero delle notizie e delle informazioni disponibili, anche se è necessario rilevare l’eccessiva sinteticità.

In Friuli-Venezia Giulia: trasparenza zero, informazione zero, partecipazione zero.

La quarta domanda solleva il problema di una diversa organizzazione e politica dei trasporti, rispetto alla necessità di nuove infrastrutture.

In Italia e in Europa ci sono diverse carenze infrastrutturali, soprattutto per il trasporto urbano, pochissime metropolitane e trasporti in sede propria nelle città italiane, alcuni tratti ferroviari strategici ancora a binario unico come la Verona - Bologna, ma anche gravi squilibri nell’organizzazione dei trasporti (aziende ferroviarie inefficienti, più di un milione di piccolissime aziende di autotrasporto che vengono tenute artificialmente in vita con sovvenzione palesi o nascoste). Sembra che tutti gli ultimi governi in Italia pensino che basta costruire nuove strade e ferrovie per risolvere i problemi dei trasporti.

Ma allora perché la nuova linea ferroviaria Pontebbana Udine - Tarvisio, ad “alta capacità”, viene utilizzata a meno del 20% delle sue capacità?

Da un lato ci sono le note inefficienze delle ferrovie, che potrebbero funzionare molto meglio, dall’altro soprattutto c’è il fatto che l’autotrasporto non paga né i suoi costi reali in proporzione

all'uso delle strade e autostrade e al consumo di gasolio, né i costi ambientali e sociali (i costi esterni) che provoca all'ambiente ed alle persone, che sono ben maggiori di quelli causati dal trasporto ferroviario.

L'ultima considerazione espressa dal documento di Legambiente, riguarda le garanzie che questi investimenti faraonici rispetto alla linea AV/AC Venezia – Trieste – Lubiana risultino decisivi ai fini dello spostamento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia.

Dall'esempio della Pontebbana, dal fatto che le linee di valico, salvo il Brennero, hanno ancora notevoli capacità inutilizzate, e soprattutto a causa del peso politico delle categorie dell'autotrasporto, sappiamo che – con l'attuale politica dei trasporti – nulla potrebbe convincere o costringere le aziende ad preferire il trasporto ferroviario sulle eventuali nuove linee AV/AC.

Ma anche l'Italia potrebbe applicare la direttiva europea sulla tassazione del traffico pesante, prevista per le aree sensibili come le Alpi e il Carso.

Ciò permetterebbe di investire il ricavato nel trasporto intermodale e indurre le aziende di autotrasporto di organizzare meglio le loro attività, con meno viaggi a vuoto, trasporto su camion fino ai centri intermodali e poi trasporto su ferro su lunghe e medie distanze.

Senza questa tassazione, ben applicata in Svizzera, i nuovi tunnel di base ferroviari in progetto in Italia resterebbero vuoti, perché costa meno trasportare merci sui camion.

Anche il trasporto combinato accompagnato, i TIR sui carri ferroviari accompagnati dagli autisti, è una soluzione provvisoria, economicamente accettabile dalle aziende solo se qualcuno (lo stato, la nostra regione) copre la differenza tra il costo del trasporto della sola merce e quello della merce + camion.

L'autorizzazione dell'Unione Europea a queste sovvenzioni durerà pochi anni, poi i camion ritorneranno sulle strade.

Usando come strumento la tassa sul traffico pesante sarebbe possibile portare solo le merci (container, casse mobili) col vero trasporto combinato non accompagnato, e investire quindi sul miglioramento delle linee esistenti e nella ristrutturazione delle aziende di trasporto.

Costruire tunnel e linee ferroviarie di base, senza grandi pendenze, spendendo cifre incredibili e distruggendo l'ambiente risulta, secondo questa visione irrazionale.

2.3.1 Se manca la pianificazione

“In un Paese come l'Italia, dove il settore dei trasporti pesa per circa un quarto (v. tabella sottostante) sul totale delle emissioni di CO₂, azioni dirette a riequilibrare il sistema trasportistico,

Tabella 8: Emissioni di CO₂ in Italia (tonnellate/anno)

emissioni settore trasporti 1990	emissioni settore trasporti 2006	Δ %
93.615.531	118.270.524	+ 26,34
emissioni totali 1990	emissioni totali 2006	Δ %
437.307.583	489.319.660	+ 11,89
% trasporti su emissioni totali 1990	% trasporti su emissioni totali 2006	
21,41	24,17	

Fonte dati: APAT

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.

Per ottenere qualche risultato in questo campo, come in altri, bisognerebbe però programmare e ciò non pare proprio che sia avvenuto o stia avvenendo in Italia, la quale ha deciso di non programmare.

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.

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.

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).

Alcune indicazioni del "piano" sono contenute nel Piano Territoriale Regionale (PTR) adottato dalla Giunta regionale nell'ottobre 2007, ma non ancora approvato, nel PTR sono semplicemente "recepiti" alcune infrastrutture: tra queste ovviamente la TAV Venezia – Trieste - Divača, come parte del Corridoio V.

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.

L'unica analisi, ma prettamente economica, relativa al Corridoio V, è rappresentata dal già

menzionato “*Studio strategico per lo sviluppo del Corridoio Paneuropeo V*”, redatto dalla Scott Wilson.

Quest’ultimo prevede il completamento dell’intero Corridoio V ferroviario, da Lione al confine ucraino entro il 2015.

Pur essendo un’analisi squisitamente di stampo economicistico, non si pone in evidenza il problema del reperimento dei fondi necessari, stimati pari a 21 miliardi per l’intera linea.

Di conseguenza, abbastanza imprudenti appaiono anche le stime sui volumi di traffico che la nuova linea potrebbe attrarre e sugli effetti 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 realizzate insieme alle raccomandazioni istituzionali e commerciali.

Il tutto concerne la ripartizione modale del traffico merci e di quello passeggeri su scala regionale intesa come area vasta rappresentata da Veneto, FVG e Slovenia.

Tabella 9: incremento trasporto ferroviario merci

Tabella 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

La fonte: Modello e analisi di Scott Wilson

Tabella 10: incremento trasporto ferroviario passeggeri

Tabella 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

La fonte: Modello e analisi di Scott Wilson

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 %!).

Dalle tabelle l’ammontare dell’investimento sembra del tutto ingiustificato rispetto ai ritorni economici, sociali ed ambientali.

Tabella 11: il trasporto passeggeri a livello globale all'interno dello scenario A e C

Scenario	Modalità	2015	2025	2035	2045
A	Ferrovia	802.6	947.8	1119.2	1321.7
	Strada	12530.5	14635.9	17095	19967.4
	Aria	468.5	553	652.7	770.4
	<i>Totale</i>	<i>13802</i>	<i>16137</i>	<i>18867</i>	<i>22060</i>
C	Ferrovia	968.5	1181.3	1441.1	1758.2
	Strada	12513.9	14618.2	17076.2	19947.7
	Aria	366.4	426.1	495.4	576.1
	<i>Totale</i>	<i>13849</i>	<i>16226</i>	<i>19013</i>	<i>22282</i>

Fonte: Modello e analisi di Scott Wilson

Tabella 12: il trasporto merci a livello globale, all'interno dello scenario A e C

Scenario	Modalità	2015	2025	2035	2045
A	Ferrovia	92.2	105.8	120.7	137.8
	Strada	170.4	200	234.8	275.6
	<i>Totale</i>	<i>263.1</i>	<i>305.8</i>	<i>355.5</i>	<i>413.3</i>
C	Ferrovia	109.6	129	151.9	178.9
	Strada	164.1	192.1	224.9	263.3
	<i>Totale</i>	<i>273.7</i>	<i>321.2</i>	<i>376.8</i>	<i>442.2</i>

Tabella 13: il trasporto passeggeri a livello regionale all'interno dello scenario A e C

Scenario	Modalità	2015	2025	2035	2045
A	Ferrovia	179.6	214.3	255.6	304.9
	Strada	2459	2920.8	3469.3	4120.7
	<i>Totale</i>	<i>2638.7</i>	<i>3135.1</i>	<i>3724.8</i>	<i>4425.5</i>
C	Ferrovia	193.1	231.8	278.3	334.3
	Strada	2459	2920	3467.2	4116.9
	<i>Totale</i>	<i>2652.2</i>	<i>3151.6</i>	<i>3745.4</i>	<i>4451.2</i>

Fonte: Modello e analisi di Scott Wilson

Tabella 14: il trasporto merci a livello Regionale, all'interno dello scenario A e C

Scenario	Modalità	2015	2025	2035	2045
A	Rail	28	31.6	35.6	40.1
	Road	58	64.3	71.4	79.2
	<i>Total</i>	<i>86</i>	<i>95.9</i>	<i>107</i>	<i>119.3</i>
C	Rail	32.3	37.4	43.4	50.2
	Road	57.6	63.9	70.9	78.7
	<i>Total</i>	<i>89.9</i>	<i>101.4</i>	<i>114.3</i>	<i>129</i>

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 dalle tabelle viste in precedenza, né per quanto riguarda la scala regionale, né quella globale (rappresentata da tutti i Paesi attraversati dal Corridoio V, da Lione al confine ucraino).

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).

2.3.2 I costi sottostimati

Le stime sui costi delle opere 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.

Significativo 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 Divača, 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.

Quanto analizzato in precedenza riguarda soprattutto le obiezioni che si possono portare allo

studio prettamente economico della Scott & Wilson, ma esistono anche pesanti ricadute di tipo ambientale che è necessario tenere in considerazione.

2.4 Ricadute ambientali delle tratte Ronchi sud –Trieste - Divača

Utilizzeremo in questo caso l'analisi fatta dal Dott. Dario Predonzan, responsabile settore energia e trasporti WWF Friuli Venezia Giulia, nonché esperto nel campo del trasporto ferroviario.

2.4.1 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.

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.

L’iter della VIA si è interrotto definitivamente nel dicembre 2005, quando la Giunta regionale del Friuli Venezia Giulia (principale co - finanziatrice 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.

Il nuovo progetto, ad oggi, non ha ancora visto al luce.

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 Divača (e oltre). Inoltre nel settembre 2006 la 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 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 pressoché interamente sotterraneo tra Ronchi e Trieste della linea AV/AC andrebbe a confliggere proprio con gli habitat delle grotte carsiche.

Un altro problema di estrema rilevanza ambientale è sollevato dal Comitato Contro il Corridoio 5, insieme al WWF ed alla Società Speleologica Italiana, i quali hanno presentato ai Comuni di Ronchi e Monfalcone oltre che alla Direzione centrale per la pianificazione territoriale della Regione alcune osservazioni alla Variante al Piano Regolatore Comunale, che prevede la dismissione dei pozzi che attualmente riforniscono la città di Monfalcone.

A proposito della proposta di dismissione dei pozzi di captazione, posti nella vasta area verde antistante l'Aeroporto di Ronchi, si nota che il ramo Nord dell'attuale Acquedotto Isonzo che oggi serve la città di Trieste, in casi di particolare siccità come quelli verificatisi nell'estate 2003, garantisce una portata massima appena sufficiente alle esigenze del capoluogo regionale e perciò il Piano generale degli acquedotti del 1995 prevedeva l'attivazione del ramo Sud, con due nuovi pozzi. In altre parole i pozzi che attualmente riforniscono Monfalcone hanno anche una funzione di fonte di emergenza per l'approvvigionamento idrico di Trieste. Con la dismissione di tali pozzi l'acquedotto dell'Isonzo diviene l'unica fonte di alimentazione del Comune di Monfalcone ed assume quindi un elevato grado di criticità, in considerazione anche del fatto che l'acquedotto di Monfalcone ha uno stoccaggio con autonomia dell'ordine di una sola ora.

Dopo la prevista dismissione per Trieste e Monfalcone saranno disponibili 600 litri/secondo in

meno di quanto il Piano Generale per gli Acquedotti del 2005 prevedeva per la sola città di Trieste e per ottenere questo risultato vi sarà una spesa di euro 2.900.000 + IVA, ripartiti tra Regione e ACEGAS.

Si ritiene, pertanto, che gli attuali pozzi di Ronchi debbano essere mantenuti in efficienza, evitandone la loro totale dismissione, che equivarrebbe a renderli completamente inutilizzabili in futuro, almeno come fonti di emergenza, come peraltro già previsto dal VI aggiornamento dell'Acquedotto dell'Isonzo.

Questa complessa e costosissima operazione è finalizzata a 'liberare' l'area in cui s'intende costruire un enorme Polo Intermodale, strettamente legato alla prevista linea ferroviaria ad Alta Velocità del Corridoio V, per la quale non esiste ancora nemmeno un progetto preliminare.

Com'è noto, infatti, il vecchio progetto preliminare di RFI/Italferr è stato bocciato dai 9 Comuni interessati, dalla Commissione speciale di Valutazione d'Impatto Ambientale del Ministero per l'Ambiente e dal Ministero dei Beni culturali e ambientali.

L'intervento si estende su una superficie di 457.000 mq attigua all'Aeroporto Friuli Venezia Giulia. L'aeroporto, l'autostrada A4 e il futuro Corridoio V Barcellona - Kiev, con la linea ad alta velocità Venezia - Trieste, prefigurano l'area come nuovo gate internazionale della regione.

Finalità del Polo Intermodale è connettere aerostazione, stazione autolinee, stazione ferroviaria in modo fluido ed efficiente. A questo scopo sono stati individuati diagrammaticamente tre tipi di connessione intermodali, a cui corrispondono tre tipi di utenze.

Nell'Intesa di programma tra il Ministero dell'Economia e Finanze e la Regione, del novembre 2004, si legge che "il Polo intermodale di Ronchi dei Legionari rappresenta, nella programmazione regionale in materia di trasporti, il centro dell'intermodalità regionale passeggeri in coordinamento con l'alta velocità ferroviaria sulla tratta Ronchi Sud – Trieste".

Eppure nell'ormai superato progetto preliminare del Corridoio V, il disegno della nuova stazione di Ronchi presentava i binari dell'Alta Velocità privi di banchine, per cui non era prevista la fermata di questi treni a Ronchi.

La nuova stazione ferroviaria di Ronchi - Aeroporto assumeva, dunque, una valenza regionale e come tale doveva essere dimensionata.

Inoltre tale progetto non tiene in alcun conto l'Accordo tra i Sindaci del Mandamento monfalconese e l'Assessore regionale alla pianificazione territoriale del 9 settembre 2004, che prevedeva una deviazione del collegamento per Gorizia (la cosiddetta racchetta), che sarebbe andata ad interessare proprio l'area in cui si intende edificare il Polo Intermodale.

In particolare nell'accordo Comuni-Regione si proponeva di collegare la nuova stazione di Ronchi Aeroporto con la stazione esistente di Redipuglia attraverso una galleria, scavata sotto

l'aeroporto e sotto l'abitato di Soleschiano, con il rischio di interferire pesantemente sulla falda di scorrimento superficiale.

Un'altra deviazione del tracciato dell'AV contenuta nell'accordo Sindaci-Regione prevedeva ingenti scavi sotto i Colli della Rocca di Monfalcone e della Gradiscata, immediatamente a monte dell'abitato di Monfalcone, dove si trovano una vasca di oscillazione dell'acquedotto dell'Isonzo e le condotte dell'acquedotto stesso.

La grande incertezza che avvolge il progetto di Alta Velocità ferroviaria del Corridoio V fa ritenere assolutamente inopportuna l'ipotesi di costruire un nuovo Polo intermodale davanti all'aeroporto di Ronchi dei Legionari.

Si ricorda come per le merci esista già un Polo intermodale denominato Cervignano Smistamento, che attualmente opera largamente al di sotto delle proprie potenzialità: sarebbe buona norma utilizzare appieno le strutture già esistenti sul territorio prima di progettare delle altre, come anche gli Autoporti di Sant'Andrea (Gorizia) e Ferneti (Trieste) e la Stazione ferroviaria di Opicina che dovrebbero essere convertiti in funzione di una migliore gestione del trasporto merci, anche in un'ottica di intermodalità.

L'impatto più rilevante, dal punto di vista paesaggistico e sicuramente drammatico per i residenti coinvolti dall'attraversamento eventuale di questa nuova linea AC/AV si compie nell'area umida delle Mucille e nell'abitato della frazione di Selz. Anche in questo caso, potrebbe essere studiata un'alternativa compatibile con il progetto stesso, realizzando la quadruplicazione lungo il sedime della linea attuale fino alla cosiddetta interconnessione Lisert, a valle della stazione di Monfalcone in direzione Trieste.

Naturalmente i treni non viaggierebbero a 250 km/h in questi pochi chilometri, ma i benefici ambientali e sociali sarebbero enormi. La quadruplicazione avverrebbe con l'ampliamento delle trincee esistenti, con un mantenimento del doppio binario solo fra Monfalcone ed il ponte ferroviario in località Lisert.

Quindi si risparmierebbe al territorio, sia in termini ecologici che economici, la realizzazione delle gallerie Selz ed Arupacupa, i viadotti nell'area dei laghetti e delle risorgive delle Mucille, l'impatto dei traffici di cantiere che per i residenti di Selz ed i fruitori delle Riserve Naturali contermini sarebbero consistenti e si realizzerebbe un'opera facilmente mitigabile nella zona abitata monfalconese con una copertura artificiale del tratto in trincea fra il Bivio S. Polo e la stazione di Monfalcone.

2.4.2 Trieste - Divača

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 - Divača del Corridoio V, del costo di 2,2 milioni di Euro.

La Slovenia ha imposto la condizione che la nuova linea transiti necessariamente per Divača, in quanto tra le priorità del Governo sloveno c'è il raddoppio dell'esistente linea Capodistria - Divača (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.

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 Divača (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).



Illustrazione 8: Val Rosandra

smaltimento del materiale, ma si accenna alla possibile realizzazione di un'isola artificiale al largo della costa istriana.

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

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

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 Divača.

2.5 I rischi ambientali

Come verrà meglio analizzato più avanti, al momento non sussiste alcun pericolo immediato per l'ambiente, anche perché nessuna delle opere allo studio è stata avviata.

La mancanza di pianificazione, l'assenza di progettualità e coordinamento, ma ancor di più l'assenza di interesse privato ad investire nell'opera hanno per il momento bloccato qualsiasi ambizione.

Anche se il pericolo è del tutto assente, attraverso quanto emerso in precedenza è possibile fare delle valutazioni, seppur in termini non vincolanti, circa il rischio e la sua gestione.

Le variabili da tenere in considerazione sono molteplici e cercheremo qui di individuarle ed esplicarle da quanto esaminato.

Rischi collegati ai lavori di costruzione dell'infrastruttura:

- perdita del patrimonio naturale speleologico per la perforazione del Carso: i lavori di perforazione inevitabilmente incontreranno delle cavità naturali sotterranee, congenite nei sottosuoli di natura carsica, facendo ciò è già previsto che le cavità vengano riempite da colate di cemento (nei lavori per la Tav in Toscana alcune ditte collegate alla malavita hanno utilizzato le

cavità anche per smaltire rifiuti tossici); il riempimento delle cavità, oltre che segnare una grave perdita per il patrimonio speleologico, provocherebbe deviazioni di corsi d'acqua sotterranei dei quali l'altipiano carsico è ricco con degli esiti imprevedibili);

- inquinamento delle falde acquifere: quanto visto sopra provocherebbe il pressoché certo inquinamento delle acque del Timavo che, dopo la chiusura di alcune industrie nella vicina Slovenia, erano tornate potabili;
- danni al patrimonio immobiliare privato dovuti alle vibrazioni provocate dalle perforazioni: i lavori di escavazione provocheranno certamente danni alle abitazioni dei centri abitati dell'altipiano interessati dalle perforazioni, senza contare che il tunnel passerà sotto una zona densamente abitata come Rojano, che tra l'altro non è costruita sul calcare, ma su una roccia sedimentaria più recente, il flysch, e molto più instabile, con il rischio molto concreto di movimenti franosi;
- smaltimento dello smarino: si stima che per la realizzazione delle gallerie si estrarrebbero circa 8 milioni di metri cubi di roccia per la costruzione della tratta Ronchi Trieste e 9,5 milioni, metà calcare e metà flysch, dalla costruzione della tratta Trieste Divača; tra le vaghe indicazioni sullo smaltimento di questo materiale, si accenna al progetto sloveno per la costruzione di un'isola artificiale in mare, tra Capodistria e Isola, che assorbirebbe al massimo 1,5 milioni di metri cubi; si era ipotizzato anche il Mose, ma ormai è in completamento; un'altra devastante ipotesi è la costruzione in rilevato (6 metri!) della tratta che attraverserà la Bassa Friulana; rimane comunque un problema irrisolto;
- aumento esponenziale del traffico di mezzi pesanti per la movimentazione dello smarino: ipotizzando – ottimisticamente - che i lavori di scavo durino dieci anni, sulla base di 250 giornate lavorative annue, si avrebbero quindi 1300 camion in più ogni giorno in transito sulla rete stradale locale, soprattutto ovviamente quella più vicina ai cantieri;
- perdita temporanea (ma anche definitiva) di territorio per la perimetrazione dei cantieri: il territorio nel quale si prevede la messa in opera dei cantieri per la costruzione dell'infrastruttura sarà perimetrato e sottratto alla fruizione, per un periodo più o meno lungo e sicuramente non sarà restituito nel suo stato attuale.

Rischi intrinseci collegati all'esistenza dell'infrastruttura:

- uso sproporzionato del territorio: la costruzione dell'opera prevede la sottrazione di una grande quantità di territorio (anche mediante il ricorso all'esproprio) alla fruizione di soggetti sia pubblici che privati; significativo il non senso del polo intermodale in corrispondenza dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari;

- perdita di capitale naturale delle aree verdi/naturali protette e non: le aree verdi interessate dal percorso andranno irrimediabilmente perdute alla fruizione della popolazione, significativa la sparizione dell'area umida delle “Mucille”; con conseguente perdita della biodiversità;



Illustrazione 9: Il Proteo

- perdita della biodiversità sia della fauna che della flora: l'area delle “Mucille” e dei laghetti di “Pietrarossa” è un sito S.I.C. di rilevanza europea sia per le specie vegetali presenti, sia per la fauna autoctona (proteo nella foto), ma anche per la caratteristica di essere un importante corridoio “di passo” per moltissime specie di volatili; lo stesso discorso vale anche per la dolina di Aurisina, nella quale il corridoio riemerge per un tratto in superficie; anche nei pressi della Val Rosandra è prevista una riemersione, anche se l'ultimo progetto sembra evitarla;
- dismissione del ramo sud dell'acquedotto di Trieste: la prevista costruzione delle opere accessorie come il polo intermodale prevede la chiusura di due pozzi di emergenza dell'acquedotto di Trieste;
- incidenti ferroviari in aree altamente urbanizzate: soprattutto nel tratto isontino il tragitto corre in aree densamente urbanizzate e abitate, con le abitazioni a pochi metri dalla linea ferroviaria;
- allagamento delle gallerie e della stessa nuova stazione sotterranea di Trieste: si prevede che i tratti sotterranei saranno soggetti a frequenti allagamenti viste le quote alle quali saranno costruiti (a Trieste) e per la presenza di corsi d'acqua sotterranei lungo il tragitto carsico;
- aumento esponenziale dell'inquinamento acustico: non trascurabile in quanto i treni Tav al passaggio sviluppano oltre 130 db.

“Nasce un'industria di coloranti , poi un porto, poi un cantiere navale, poi una grande centrale termoelettrica. Sono tutti d'accordo, capitalisti, marxisti, socialisti utopisti. Di tutto un po', si viene anche a compromessi, c'è la comune convinzione di fondo, che il progresso tecnologico aggiusta ogni cosa.”

3.- IL DIBATTITO SOCIOPOLITICO

La situazione nella Val di Susa era già nota all'opinione pubblica nazionale, anche se con molte omissioni ed imprecisioni, quando il problema della Tav esplose anche dal lato opposto della Pianura Padana.

L'analisi della comunicazione sviluppata attorno al tema ci porta a considerare come esso sia disancorato dall'appartenenza politica tradizionalmente intesa e come gli schieramenti istituzionali siano sostanzialmente d'accordo sulla realizzazione dell'opera.

Questo non impedisce che una forte corrente di pensiero oppositiva si sia formata per contrastare il realizzarsi dell'infrastruttura, assumendo anch'essa allo stesso tempo caratteristiche di trasversalità.

Cercherò di esaminare come l'evolversi della protesta messa in atto dai comitati spontanei e dai movimenti ambientalisti abbia trascinato anche i partiti tradizionali su posizioni più morbide rispetto a quelle rigide di partenza.

Le cause di questo cambiamento di rotta sono a mio avviso solamente ipotizzabili e non ascrivibili unicamente al montare della contestazione.

Le difficoltà del reperimento dei finanziamenti e i ritardi generalizzati nell'avanzamento dei lavori, nonché il rapido cambiamento della situazione economica globale sono stati i principali co - fattori di cambiamento.

3.1 Agli antipodi della Val di Susa

La realizzazione del Corridoio V ha visto fin dalla sua idea originaria una difficile gestazione riguardo allo sviluppo in territorio italiano.

Il Corridoio a Y che parte da Lisbona da una parte e da Lione dall'altra “dovrebbe” penetrare il territorio nazionale dalla Val Susa, ma in Piemonte fin da 1991, anno nel quale si è originato il Gruppo Habitat che poi ha dato vita al movimento No Tav, è iniziata una lenta ed inesorabile opposizione al progetto.

Tant'è che ad oggi in Val Susa nessun cantiere è stato avviato e nello scorso mese di ottobre 2009 sono appena iniziate le operazioni di carotaggio per la prospezione geologica del sottosuolo che, da progetto, dovrebbe essere attraversato da un tunnel di circa 30 chilometri.

La genesi e l'impatto molto forte del Movimento No Tav della Valle piemontese è stato largamente evidenziato anche a livello nazionale.

I problemi collegati ad un progetto estremamente impattante con l'ambiente circostante, non solo con l'ambiente naturale, sono stati resi di pubblico dominio, i media si sono interessati a lungo della vicenda e i Comuni locali hanno organizzato imponenti manifestazioni popolari.

Si è arrivati al punto che il Governo ha minacciato l'intervento dell'esercito per far proseguire la realizzazione dell'infrastruttura: in un articolo apparso su "La Repubblica" il 6 novembre 2008:

"Lo Stato garantirà la possibilità di realizzare i trafori alpini del Corridoio 5 anche con l'uso della forza, così come ha fatto in Campania per l'emergenza rifiuti", parole di Silvio Berlusconi.

Dalla Val di Susa però la linea AV/AC deve necessariamente continuare verso Est, attraversando tutta la pianura Padana, arrivando al confine orientale dove il problema si ripresenta in maniera ancora più evidente.

Paolo Rumiz, notissimo giornalista triestino, in un articolo apparso il 21 maggio 2009 su "La Repubblica" scrive: *«L'allarme Tav scuote gli antipodi della Val Susa: succede a Trieste, nodo del "Corridoio 5", Kiev-Lisbona. Un allarme forte, proporzionale al silenzio "sommersibilistico" con cui il progetto ferroviario è andato avanti finora. L'alta velocità spaventa Trieste.*

Il tracciato è uscito dai cassetti svelandosi nei dettagli, e si diffonde infiammando assemblee a poche settimane dal voto.

Dopo un anno di illazioni sul tracciato, ora s'è scoperto che un "biscione" bucherà il Carso, con curve da autodromo, verso la Slovenia. Una strada che il semplice buon senso fa apparire più lunga, costosa e devastante del necessario.

Tutto è cominciato quando il municipio di Dolina, che sarà investito dal grosso dei lavori, ha pubblicato il tracciato sul suo sito. Un atto di trasparenza che né la Regione, né la Provincia né il Comune capoluogo avevano compiuto. Risultato: dopo la "guerra" del 2005 in valle di Susa contro il tronco Torino - Lione e dopo il disastro ambientale della Bologna - Firenze, ora si apre (nel nord-est) un nuovo fronte di resistenza contro l'invasione delle grandi opere che si scontrano con gli interessi delle comunità locali. Come in Piemonte, anche in Friuli il motto "No - Tav" ora unisce i territori in modo trasversale, scavalcando gli steccati politici».

Tracciato inutile, devastante, assurdo, demenziale, questi i giudizi espressi nella prima, affollatissima assemblea di Dolina. «Carte in mano, sono emersi dubbi tremendi. La nuova

stazione sotterranea di Trieste sarebbe minacciata da una piena del Timavo: il fiume potrebbe invadere le gallerie. Senza contare che, alle spalle della città, il progetto devasterebbe il santuario naturale della val Rosandra, secondo il geologo Franco Chicco.

E che fare degli 8 milioni di metri cubi di materiale inerte estratto dai tunnel? Isole artificiali, magari, secondo un'idea slovena, per installare casinò nelle acque di Portorose».

Spaventoso l'impatto dei cantieri: «Cento camion al giorno per dieci anni, 365.000 tir, concentrati su un territorio minimo, come quello fra Trieste e la Slovenia, che ha già pagato il suo dazio con l'industrializzazione, con espropri forzosi e apertura di cave che nessuno ha mai ripristinato in trent'anni».

«Qui si distrugge il poco che rimane della nostra vita rurale», accusa lo sloveno Vojko Kocjancic, produttore di olio e vino sul confine.

Come per la valle di Susa, anche nel nord-est a suscitare le maggiori perplessità sull'infrastruttura è la sua reale utilità. L'unica certezza è il costo devastante, economico e ambientale.

Ma i vantaggi dove sono? Il “passaggio a nord-est” della Tav, dice il governo, servirà a spezzare l'attuale isolamento dell'area, tagliata fuori dal Brennero attraverso cui passano i traffici verso il Danubio. E' vero? No: la linea comporta sventramenti da alta velocità senza essere una vera Tav, perché la velocità non andrà mai oltre i 180 chilometri orari. Troppi, comunque, per il traffico merci, incompatibile con quelle andature».

«Per lo stesso motivo gli sloveni non vogliono la Tav sul loro territorio, per cui i supertreni dovranno far capolinea a Trieste, che da sola non giustifica l'opera: a conferma dell'inghippo, si scopre che la sutura tra la linea maggiore e il porto di Trieste è prevista appena tra vent'anni, mentre quella con lo scalo di Capodistria prevede un'esecuzione rapida, con problemi enormi di concorrenza per Trieste.

Una gara in perdita, perché Capodistria è l'unica e sovvenzionatissima base marittima della Slovenia, mentre l'Italia è tirreno - centrica e non ha porti adriatici a cui pensare».

Ma allora a che serve un'impresa tanto ciclopica? «Al traffico passeggeri, si afferma. Peccato che quel traffico non c'è».

«Le linee esistenti sono sotto utilizzate a tal punto che le Fs hanno appena tagliato l'ultimo collegamento diurno con Lubiana». Grandi cantieri, grandi affari.

Questa è per ora l'unica risposta che la cronaca offre, mentre i paladini della maxi-ferrovia tacciono o non vanno oltre gli slogan, quelli che nel 2005 hanno irritato la popolazione valsusina al punto da provocare una rivolta.

Nel suo articolo Rumiz arriva al nocciolo della questione e pone le questioni di fondo che

toccano essenzialmente i rapporti tra potere politico, potere economico e comunità locali minando alle fondamenta la qualità della vita delle generazioni future:

- silenzio trasversale dei policy makers sulla realizzazione dell'opera;
- illogicità del tracciato sia dal punto di vista economico che ambientale;
- completa assenza di trasparenza delle istituzioni in merito al progetto;

sono le tematiche che rendono la vicenda inquietante.

3.2 La policy trasversale e le guerre intestine

Negli anni di caldi la Regione Friuli Venezia Giulia è stata retta da una giunta di centro sinistra, con a capo Riccardo Illy, fervente sostenitore della Tav (da far passare obbligatoriamente attraverso Trieste).

Ancora in un articolo apparso su “Il Piccolo” del 8 dicembre 2005 Illy sosteneva che: *“La realizzazione della tratta sotterranea (...) finirà con l’essere meno impattante rispetto all’ipotesi di un nuovo tracciato esterno” (...) “sappiamo bene che nonostante tutto, i colonnelli Buttiglione non si arrenderanno”*.

Il Colonnello Buttiglione appare dopo pochi giorni - il 29 dicembre – e assume le sembianze dell’Assessore dei D.S. Lodovico Sonogo, che dichiara all’Ansa: *“La Giunta regionale ritiene che sia di gran lunga preferibile (...) una completa ripubblicazione del progetto preliminare”*. E ancora: *“La giunta regionale ha purtroppo appurato che quel progetto non è emendabile e che pertanto bisogna rifare tutto ripartendo dalla pubblicazione di un nuovo progetto”*.

Il Comitato Contro il Corridoio 5 lo ripeteva da 3 anni, insieme a WWF ed Italia Nostra, che per questo sono stati definiti dal Presidente Illy *“pseudo-ambientalisti”*.

Le organizzazioni ambientaliste, incassata una prima parziale vittoria, chiedono anche di individuare le responsabilità contabili in merito allo spreco di risorse.

Dato che si è preso atto che il progetto presentato, Ronchi sud - Trieste, era sbagliato rimane da capire chi risponderà, tecnicamente e politicamente, dei tanti soldi pubblici spesi per lo studio di fattibilità prima e per il progetto preliminare poi.

Con ogni evidenza, l’improvvisa marcia indietro assume la forma dell’“atto di indirizzo della Giunta” e si può solo intuire che si tratta di una questione politica e non certo tecnica, dato che il progetto preliminare è noto da anni e nessuna novità tecnica è intervenuta negli ultimi tempi.

Sull’onda di un revisionismo tecnico (politico) rispetto alla realizzazione del Corridoio V iniziano a comparire i primi distinguo all’interno della coalizione di maggioranza.

Il Governo di centro – sinistra da una posizione iniziale appiattita sulla triestinità del Presidente

Illy, pian piano inizia a manifestare delle increspature soprattutto, all'interno dell'edificando PD allora ancora diviso in DS e Margherita.

Si legge su un volantino del 2 ottobre 2006 del Coordinamento No alla Tav attivo nella bassa friulana e nel monfalconese: *“Protocollo d'intesa? Sì, ma per cacciare Sonego (Ds) e Moretton (Margherita)!”*

Primi firmatari Elvio Ruffino (DS), Francesca Frasoni (Margherita), Alessandro Metz (Verdi)
Non se ne può più. Oramai tutto il Friuli, dal mare ai monti, ha sperimentato la politica di arroganza e ricatto dei due Assessori pordenonesi Lodovico Sonego (DS) e Gianfranco Moretton (Margherita).

Oggi lunedì 2 ottobre 2006 con il trucco e l'inganno Sonego convoca a Cervignano i Sindaci della bassa con la scusa di fornire aggiornamenti sulla TAV ma in realtà ha già pronto da far firmare il “protocollo di intesa” come va bene a lui. Tanto i sindaci di centro “sinistra” li tiene legati con il ricatto politico e per quegli altri (generalmente non schierati) si è rivolto a Strassoldo perché li convinca a firmare.



Illustrazione 10: L'ex Assessore alla pianificazione Sonego

e con gli altri 6 Commissari (uno si era già dimesso nel gennaio 2005) nominati dal suo predecessore Lunardi.

Secondo il settimanale "L'espresso" i sette consulenti costavano al Ministero delle Infrastrutture 5 milioni 619 mila 506 euro e 98 centesimi, ma i compiti loro affidati erano di competenza dei pre-esistenti Provveditori alle opere pubbliche per il controllo dei lavori, che quindi rientrano ora

Fra l'altro in questa occasione vedremo all'opera il Presidente della Provincia per capire se è un berlusco-lunardiano agli ordini di Galasso, o se è un battitore libero che mantiene fede alle sue stesse dichiarazioni fatte prima delle elezioni e cioè che la Tav è un'opera inutile!

La modificazione del panorama politico nazionale nel 2006 si modifica e iniziano ad evidenziarsi alcuni cambiamenti di strategia, perlomeno a livello progettuale.

Per decisione del Ministro Di Pietro si chiude ogni rapporto di consulenza con l'architetto Bortolo Mainardi, Commissario straordinario per la realizzazione delle infrastrutture strategiche per Trentino Alto Adige – Veneto - Friuli Venezia Giulia

nelle loro funzioni.

Il consulente del Governo Berlusconi era molto apprezzato dalla Giunta regionale del Friuli Venezia Giulia.

Nel novembre 2003 il presidente Illy e il vicepresidente Moretton incontravano il Commissario straordinario per un monitoraggio delle opere previste dalla Legge Obiettivo, in particolare la ferrovia ad alta velocità Ronchi Sud - Trieste per la quale il Presidente Illy chiedeva *"una corsia preferenziale per quest'opera che consenta di attuarla al più presto, anche in considerazione della candidatura di Trieste all'Expo 2008"*.

Ricordiamo anche un comunicato Ansa del 18 novembre 2005 nel quale l'assessore regionale alla Viabilità Lodovico Sonigo (nella foto) esprimeva *"viva soddisfazione per la nomina dell'architetto Bortolo Mainardi perché c'è già stata un'ottima collaborazione con il professionista cadorino proprio in materia di terza corsia e del Corridoio V"*.

In un'intervista del novembre 2005 il Commissario straordinario definì gli ambientalisti *"il nostro muro di Berlino"*, in quanto ostacolo al libero svilupparsi delle infrastrutture.

Mainardi uscito dalla porta spalancatagli dal Ministro Di Pietro, rientrerà dalla finestra e verrà nominato consulente per l'emergenza A4 e componente della commissione VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente dal nuovo governo Berlusconi.

Nel dicembre 2009 riceverà il premio "Trasporti & cultura", per la pubblicazione "Semaforo rosso. Italia genesi, storia e realtà delle infrastrutture" (Marsilio, 2008).

Nell'articolo celebrativo pubblicato su "Il Piccolo" del 8 dicembre 2009, lo stesso Mainardi si troverà a dichiarare: *"la facilità per chiunque di ricorrere contro un'opera pubblica prima ai tribunali amministrativi, anche in assenza di buone cause, fino poi al Consiglio di Stato, ha prodotto, in moltissimi casi ricorsi privi di alcun fondamento giuridico...(omissis)...hanno creato comunque preoccupazioni, ulteriori costi per la pubblica amministrazione e ritardi sui tempi programmati"*.

Non ritengo siano necessari commenti rispetto alle dichiarazioni dell'architetto Mainardi.

In ambito locale la sottovalutazione della spinta dell'opinione pubblica continua, anche con iniziative di circoli culturali che dovrebbero favorire la partecipazione democratica, o forse proprio per questo utilizzati per eliminare le distanze e comporre i conflitti.

Sul "Il Piccolo" del 2 marzo 2007 i promotori dell'ultimo convegno di Trieste sul Corridoio V invitano a *"non cedere ad inutili allarmismi"*, dopo l'intervento del geologo dott. Sirovich in merito ai problemi tecnici del tracciato Trieste - Divača, in particolare presso il paese di Bagnoli. L'allarmismo, tuttavia, è diffuso almeno dal 2003, cioè da quando è stata presentata la tratta Isonzo - Trieste del Corridoio V, che prefigurava impatti ambientali e sociali insostenibili ed a

tutt'oggi irrisolti soprattutto per gli abitati di Pieris, Begliano, Turriaco e Ronchi.

Il convegno promosso da Circolo Gramsci e Dialoghi Europei è stato esaustivo per quanto riguarda le posizioni dei politici e delle istituzioni, ma ha trascurato le conseguenze pratiche che la costruzione di quest'opera avrà per i nostri territori: l'intervento del dott. Sirovich ha portato al dibattito concretezza e realismo.

I promotori del convegno non sono d'accordo e hanno criticato l'autorevole geologo per aver anticipato troppo i tempi e per aver fatto - appunto - allarmismo.

Se i problemi vengono posti per tempo si fa disfattismo, se si protesta dopo la presentazione dei progetti si viene accusati di porre "inaccettabili veti": i cittadini, per non sbagliare, dovrebbero quindi stare zitti prima, durante e dopo.

Da "Il Piccolo" del 26 agosto 2009: *"Nessuna contraddizione o posizione ondivaga, ma solo «un approccio serio e operativo»*; Debora Serracchiani, l'eurodeputata in corsa per la segreteria regionale del Pd nel segno di Dario Franceschini, non ci sta e respinge le critiche che Mauro Travanut, consigliere regionale schierato con il candidato "bersaniano" Enzo Martines, le ha rivolto in materia di alta velocità ferroviaria: *«Noto e apprezzo l'attenzione con cui il consigliere regionale e compagno di partito Travanut segue il mio lavoro di europarlamentare sul territorio. E perciò - afferma, ironica, Serracchiani - gli ripeto volentieri quanto dichiarato sul Corridoio 5 davanti a microfoni e telecamere, nel corso della visita al terminal di Ferneti»*.

L'eurodeputata ricorda d'aver detto che *«le infrastrutture sono necessarie ma devono avere il minor impatto ambientale possibile»* e che *«il modo migliore di realizzarle è di farle partecipare ai territori»*.

Nel caso del Corridoio V, poi, *«il tracciato è ancora passibile di studio, approfondimenti, valutazioni che andranno fatti»*. Serracchiani aggiunge che a Ferneti ha constatato *«che l'Italia, dal punto di vista ferroviario, si ferma a Mestre. E che il Friuli Venezia Giulia, già depredato dei centri direzionali delle Ferrovie dello Stato, deve battersi per ottenere le infrastrutture necessarie»*. A partire dalla Pontebbana. *«È per raggiungere questi obiettivi - annuncia l'eurodeputata - che ho già fissato un incontro con il direttore dell'ufficio di rappresentanza di Bruxelles delle Ferrovie dello Stato, il quale da due anni non ha un interlocutore italiano in commissione trasporti»*. Conclusione: *«Chiunque può valutare se queste sono "opinioni di 15 giorni" o un approccio serio e operativo a un problema complesso, approccio con cui mi candido alla segreteria regionale del Pd»*.

Deborah Serracchiani è attualmente membro della Commissione Trasporti del Parlamento europeo e esaminando le sue ultime dichiarazioni il tema sembra di cruciale importanza per la stessa evoluzione del Partito democratico regionale.

Scendendo di livello governativo, la situazione non cambia, ed anzi le dichiarazioni degli esponenti politici si rivelano tanto creative quanto demagogiche.

Per Enrico Gherghetta, (ANSA) Gorizia 20 maggio 2008, presidente della provincia di Gorizia, *“il corridoio V deve passare per la città isontina”*.

“Domani (21 maggio 2008) Gherghetta, insieme all’assessore agli affari internazionali, Marko Marincic, incontrerà a Ljubljana, al Ministero dei trasporti, il sottosegretario sloveno Peter Verlic per ribadire la necessità “di far passare sul territorio di Gorizia il Corridoio 5”.

“La richiesta – è detto in una nota della Provincia di Gorizia – sarà affiancata e supportata dalla presentazione al rappresentante del governo sloveno dei dati conclusivi del progetto Sistema, con il quale la Provincia ha verificato le potenzialità del territorio isontino e giuliano nel settore logistico e del trasporto merci”.

Al sottosegretario sloveno Verlic, Gherghetta e Marincic mostreranno in particolare la necessità emersa dal progetto Sistema di potenziare, analogamente con quanto si sta realizzando con il collegamento autostradale, un collegamento ferroviario sull’asse Gorizia - Lubjana.

Dopo l’incontro al Ministero dei trasporti sloveno, Gherghetta e Marincic si recheranno a Podnanos in visita al cantiere del raccordo autostradale Razdrto - Nova Gorica, ormai in fase di completamento (mancano circa 11 km.). A questo sopralluogo parteciperà anche il console sloveno Joze Susmelj.

Negli stessi giorni la Lega per bocca del maggior esponente dell’isontino emana un comunicato che suona come un manifesto ambientale ed una campana a morte per il Corridoio V giuliano: *"L'ambiente è un patrimonio essenziale per il sistema Italia - afferma Razzini (Lega Nord) in una nota - occorre proteggerlo e al contempo valorizzarlo in chiave turistica con decisione e concretezza operativa. In materia ambientale vi è una particolare sensibilità nella nostra regione, interessa tutto il territorio e in particolare le province di Gorizia e Trieste.*

Un punto contenuto espressamente nel programma con il quale noi della Lega Nord abbiamo sostenuto il presidente Tondo: siamo certi che l'on. Menia non asseconderà il piano di quanti, come Illy e l'ex assessore regionale Sonigo, hanno previsto e vorrebbero che il tratto dell'alta capacità ferroviaria del cosiddetto Corridoio5 arrivasse fin dentro il capoluogo, traforando con un lungo tunnel devastante per l'ambiente il nostro Carso, da Ronchi dei Legionari proprio fino a Trieste".

"Una prospettiva - conclude Razzini - che sconvolgerebbe un patrimonio ambientale unico come il Carso e, oltretutto, un tragitto più lungo e tortuoso rispetto all'ipotesi di passare in linea retta per Gorizia fino ad Aidussina, oltre che decisamente più costosa".

3.3 I movimenti ambientalisti e le organizzazioni ambientaliste

La questione ambientale riguardante il Corridoio V è riuscita a mobilitare le persone aggregandole attorno ad un problema comune.

Secondo la visione funzionalista è nella sfera della Cultura, o della Latenza, che si hanno i primi segnali della mobilitazione, ma ciò non basta.

Il comportamento collettivo è generato da una tensione, ma è favorito da una particolare combinazione di fattori strutturali, culturali e contingenti.

Secondo la teoria più accreditata i movimenti hanno la possibilità di svilupparsi quando sono più elevate le condizioni socio economiche (status), che favoriscono la partecipazione, ed all'interno dei centri urbanizzati.

Secondo questa teoria “nella città si creano le condizioni per la protesta (insoddisfazione) e per il suo svolgimento (risorse comunicative)”.

Contro le aspettative però il Movimento non si è generato nei centri urbani, ma ha avuto la sua evoluzione in piccoli centri semi rurali al di fuori del grande circuito della comunicazione tradizionale.

Notevole importanza per lo svilupparsi del fenomeno è da attribuire ai nuovi mezzi tecnologici che riescono a veicolare l'informazione svincolata dal controllo politico.

La Rete è lo strumento fondamentale di divulgazione di un'informazione da considerare perlomeno “alternativa” a quella ufficiale.

L'onda lunga dei Comitati, trasformatasi in movimento semi organizzato, ha trovato poi appoggio anche nelle Organizzazioni ambientaliste tradizionali.

I movimenti ambientalisti tradizionali istituzionalizzati sono stati trainati nella vicenda dai comitati/movimenti spontanei territoriali.

A rigor di logica, una strategia che preveda un aumento dell'utilizzo del trasporto su rotaia, e una conseguente diminuzione del trasporto su gomma dovrebbe essere non solo tollerata dalle organizzazioni e dai movimenti ambientalisti, ma addirittura appoggiata.

In questo caso però le manovre lobbystiche e politiche volte a scoraggiare i cittadini a partecipare alla comprensione del problema e veicolanti informazioni ambigue e fuorvianti hanno innescato una reazione dapprima spontanea ed in seguito fatta propria dalle organizzazioni.

Lo stesso comportamento del mondo politico ed economico è stato ritenuto pericoloso (quindi fonte di rischio) ancor prima dell'effettivo rischio intrinseco all'infrastruttura.

3.3.1 Lotta ambientalista da Ovest ad Est

La lotta al progetto dell'AV parte dal Piemonte, ma si trasferisce dall'altra parte dell'Italia quando ci si rende conto che anche nel "far nord est" si stanno gettando le basi per una devastazione ambientale.

Se giornalisti come Rumiz si accorgono solo oggi delle implicazioni ambientali del problema, tante persone di ogni estrazione sociale e politica lo avevano fatto già da tempo.

Se l'informazione "ortodossa", inquinata dalle veline del potere, scopre solo adesso che anche alla frontiera orientale c'è un importante problema ambientale il popolo dei blogger e i Comitati informatizzati avevano già da tempo creato una rete di coordinamento.

«Mancano soltanto le manifestazioni di protesta e poi il destino del territorio tra Ronchi dei Legionari e Trieste sarà, in tutto e per tutto, simile a quello della valle piemontese. Anche su questo progetto legato al Corridoio 5 la Giunta di Centro - sinistra ha assunto una posizione molto chiara: non c'è più tempo per discutere, che i lavori vadano avanti. Ad ogni costo? Che si tratti di elettrodotti, regimentazioni idrauliche, nuove strade o linee ferroviarie il problema è sempre quello: fino a che punto gli amministratori devono tenere la testa bassa e andare avanti?»

In molti sostengono che un'assunzione di responsabilità, di fronte agli atavici ritardi infrastrutturali ereditati dalla politica degli ultimi anni, sia una virtù dell'attuale Giunta regionale.

C'è però un domanda conseguente, che si pone da tempo chi chiede maggiore attenzione sulla gestione del territorio e che dovrebbe essere la premessa di ogni ragionamento: fino a che punto è possibile, o meglio sostenibile, una politica che punta sulle infrastrutture tal quali, senza valutare da un lato l'esistente e dall'altro la necessità di programmare e pianificare finalmente gli interventi?

Nel caso del progetto Tav (tratta ad alta velocità) il sostenitore più convinto pare essere l'assessore alla Pianificazione, Lodovico Sonogo, che a più riprese ha ribadito l'utilità della nuova linea.

Gli abbiamo chiesto un'intervista, ma gli impegni in Consiglio non gli hanno lasciato spazio e contiamo di avere il suo parere nei prossimi giorni, come ci ha promesso.

E' inevitabile che su di lui si concentrino gli strali del Comitato contro il Corridoio 5 e delle associazioni ambientaliste che da mesi si oppongono ai lavori, accusati di devastare un'area tanto delicata quanto nascosta qual è il Carso e di trasformare il territorio tra Sagrado e Monfalcone in un inferno fatto di cantieri e cemento» (da www.ilfriuli.it, articolo dell'11.07.2006).

Oggi tutti i Comitati locali dell'intero Nord Italia, pur mantenendo la loro identità locale, si sono riuniti sotto un'unica etichetta, quella dei No Tav.

Per il nostro paese si tratta di una forma di aggregazione finora sconosciuta, che per il momento non è ancora scaturita però in associazionismo politico.

L'evoluzione del Movimento può essere un oggetto di studio molto stimolante proprio perché la traiettoria è indefinibile.

3.3.2 CCC5, No Tav e altri comitati ambientalisti territoriali

In Regione i Comitati, sorti o già esistenti che hanno condiviso la lotta al Corridoio 5, sono diversi e se pur individuabili ideologicamente in aree politiche categorizzabili, raggruppano al loro interno, attivisti di matrice "trasversale"

Gli stessi Comitati si sono inizialmente sostituiti alle organizzazioni, che latitavano sul problema divenendo interlocutori (sovente inascoltati) della controparte decisoria.

Per esemplificare citiamo un comunicato apparso su "Il Piccolo" del 15 giugno 2003, con il quale si riesce meglio ad analizzare la traiettoria politico ideologica dei Comitati:

«Ci siamo, com'era nelle attese e nelle previsioni sono già partite, alla volta degli uffici della Regione, ma anche del ministero dell'Ambiente e di quello per i beni e le attività culturali, le prime osservazioni sullo studio d'impatto ambientale che interessa la tratta Ronchi - Trieste della nuova linea ad alta velocità e alta capacità che da Venezia dovrebbe portare sino al capoluogo giuliano.

È un gruppo di cittadini, molti dei quali si riconoscono nel «Comitato per la salvaguardia del territorio di Selz», ad aver firmato il documento e che si sono avvalsi della collaborazione di alcuni esperti. Si parla di aspetti ambientali, urbanisti e flora - faunistici, ma si sottolinea anche la presenza, proprio laddove la galleria dovrebbe entrare nel Carso, dei laghetti delle Mucille e del maneggio di Pietrarossa. «Nello studio d'impatto ambientale - spiegano i promotori - ci sono delle affermazioni che, quantomeno, ci appaiono superficiali e carenti. Non corrisponde al vero, ad esempio, che le Mucille siano esclusivamente laghetti artificiali. Questa, e lo dicono ampi studi, è una zona umida che è stata inserita dalla Regione tra le zone sottoposte a vincolo paesaggistico. Non dimentichiamoci, poi, che tutta l'area è stata più volte oggetto di esondazioni e di allagamenti che dovrebbero far riflettere. E ancora la realizzazione di questa tratta ferroviaria porrebbe un ostacolo insormontabile alla fauna per il collegamento con il parco del Carso. Ed è in pericolo, infine, anche la vasta area occupata dal maneggio che, al suo interno, presenta un grosso inghiottitoio carsico». Intanto continua la mobilitazione, protagonisti i tanti comitati che si battono contro queste opere. Martedì alle 20.30 nel municipio

nuova assemblea, questa volta dedicata alle osservazioni sulla terza corsia autostradale. Giovedì, invece, alle 21 nella piazzetta della biblioteca «Sandro Pertini», proiezione di un video sulle conseguenze dell'impatto ambientale e sociale dell'alta velocità e dell'alta capacità. Del coordinamento fanno parte anche il «Comitato contro il Corridoio 5», il «Comitato per la difesa del cotonificio di Vermeigliano» e il «Comitato per la difesa del litorale carsico».

Nell'anno in corso la ripresentazione del progetto riguardante la tratta Trieste - Divača ha riacceso un fuoco che era sopito sotto al cenere.

La protesta ha attecchito nei paesi dell'altipiano carsico, ma anche nella città di Trieste, saldandosi in maniera sinergica con la battaglia contro il rigassificatore di Zaule.

Anche in questo caso i Comitati si ripresentano con le stesse caratteristiche dei Comitati della Val di Susa e dell'Isontino, ma anche della Bassa Friulana e del Comitato "No Dal Molin" di Vicenza: estrazione politica trasversale, estrazione sociale diversificata, bassa ideologia.

Se la connotazione politica sembra identificare un area dell'ambientalismo di sinistra sembra che ciò sia più da imputare all'informazione "ortodossa" veicolata dai media tradizionali.

«19 maggio 2009: pacifico, silenzioso ma determinato.

Il popolo No Tav si è presentato così ieri pomeriggio al laghetto di Basovizza per manifestare dissenso al Corridoio 5, in particolare al tratto ferroviario che interesserebbe il territorio con la Trieste - Divača.

Il festoso raduno di circa 200 persone era caratterizzato dal presidio di animali, soprattutto cani e cavalli. L'iniziativa è stata ideata anche con il contributo di Andrej Rismondo, un giovane di Padriciano: «Saputo della Tav qualche mese fa, ho deciso con l'amico Virgilio di far sentire la nostra voce ma anche quella degli animali, che assieme a uomini e ambiente sarebbero le vittime predestinate di un vero stupro alla natura», spiega Andrej.

Pochi metri in là Virgilio Zecchini, referente del Gruppo Amici della Val Rosandra: «Questo non è l'ambiente adatto per costruire una linea sotterranea ad alta velocità. Ogni metro di lavoro corrisponderebbe a una grotta: progetto impensabile».

Tra i politici mischiati ai presenti anche Alessandro Metz (ex consigliere regionale dei Verdi) e Giorgio Jercog (consigliere comunale uscente di San Dorligo della Valle). Sulle panchine nel piccolo spazio verde alcuni banchetti improvvisati per la vendita di libri ecologisti. In un'altra zona erano esposte su un cartellone bianco alcune foto raffiguranti la Siot e la Grande viabilità. Due gli striscioni poggiati a terra, entrambi con dicitura italiana e slovena: «El Carso no se toca» e «Giù le mani del Carso».

Tante infine le bandiere a sfondo bianco con la scritta No Tav in rosso e la locomotiva stilizzata di un treno in nero, barrata con una X sempre di color rosso. Singolare la presenza di un pesce

rosso dentro una vasca circolare piena d'acqua: «Siamo muti, ma ci uniamo alla protesta», il significativo cartello. Il partecipante più osservato è stato però un possente cavallo nero dalla folta criniera: «È un tiro pesante croato di 10 anni e anche lui è qui con me per una protesta silenziosa», ha spiegato Max».

3.3.3 Organizzazioni ambientaliste Nazionali: Legambiente, WWF e Italia Nostra

Le tre maggiori organizzazioni ambientaliste nazionali sono oggi schierate contro questo tipo di progetto che verrebbe a devastare importanti zone dal punto di vista ambientale.

Inizialmente, anche per le argomentazioni addotte dalla parte politica, le organizzazioni erano tutto sommato favorevoli al progetto, ma in seguito sia per la pressione dell'opinione pubblica dei territori coinvolti, sia perché le argomentazioni a favore della linea AV/AC hanno perso la già scarsa consistenza iniziale, hanno cambiato parere.

La posizione più “dura” è quella di Legambiente, anche se WWF Italia appoggia appieno le iniziative di “controllo” dei decisori politici con azioni di valutazione costante dell'operato (vedi anche estratto allegato del “Libro Bianco” di Legambiente), mentre Italia Nostra si tiene in disparte pur appoggiando localmente le iniziative.

Di seguito riportiamo alcuni esempi delle posizioni identificabili nei vari attori:

Legambiente: *«ancora più severo il parere di Corrado Altran di Legambiente, “Il progetto per*



LEGAMBIENTE

l'alta velocità è stato smontato pezzo dopo pezzo. Nessuno è ancora riuscito a dimostrare, nonostante le nostre ripetute richieste di confronto se e a chi serva quest'opera. Preferiscono trincerarsi dietro la Legge obbiettivo che ha ridotto ai minimi termini gli spazi di incontro.

Invece di sfruttarli al massimo questa Giunta non ha perso occasione per sostenere a spada tratta il progetto. La politica comunitaria sui Corridoi che ci vede favorevoli, è stata trasformata nell'occasione per realizzare nuove grandi opere senza per altro che esista un piano strategico.

D'altronde questa regione la pianificazione non sa proprio cosa sia. Da almeno 15 anni non si produce più nulla e vaghiamo nella nebbia. Parole condivise come cabotaggio (trasporto di merci sotto costa), trasporto su rotaia, riduzione degli sprechi, non centrano nulla con il mostruoso progetto sostenuto da Sonago”.

Per Altran il problema non è soltanto ambientale, ma anche economico: “Quando si intende realizzare una infrastruttura, oltre che all'impatto sull'ambiente, bisogna pensare anche alla

sua sostenibilità dal punto di vista economico. Se vogliono abbreviare i tempi di percorrenza non occorre certo spendere decine di milioni di euro, basta sopprimere qualche fermata come già stanno facendo.

Se si vuole invece dare risposte all'utenza mi devono spiegare come faranno a giustificare i soldi che spendono per una tratta, quella Venezia - Trieste che ora è utilizzata al 50 per cento. I vagoni potranno correre anche al doppio della velocità, ma se i passeggeri restano quelli di ora sarà impossibile giustificare l'esborso.

Il progetto sull'alta velocità tra Ronchi sud e Trieste, vale la pena di sottolinearlo, è stato l'unico tra quelli presentati in Italia, ad essere bocciato dalla commissione per la valutazione dell'impatto ambientale. Di fatto è morto prima di nascere”.

Legambiente sottolinea che la realizzazione di una nuova linea ferroviaria con caratteristiche TAV attraverso il territorio regionale è assolutamente inutile dal punto di vista del traffico merci visto che linee come l'attuale Mestre - Ronchi funzionano solo al 40% della propria potenzialità. Il progetto prioritario n. 6 può essere realizzato – ha dichiarato Andrea Wehrenfennig - in perfetta armonia con le norme europee, con un costo notevolmente inferiore ed in tempi più celeri attraverso la velocizzazione fino a circa 180-200 Km/h dell'attuale linea ferroviaria Mestre - Ronchi, il collegamento Trieste - Capodistria in area muggesana e il potenziamento del Bivio San Polo (Monfalcone)-Bivio D'Aurisina.

E' bene tenere presente inoltre, che il trasferimento del traffico merci da strada a ferrovia è in larga parte indipendente dalla realizzazione della TAV: come già dimostrato con la Pontebbana, la semplice realizzazione di una nuova infrastruttura non trasferisce automaticamente i traffici su questa, in quanto in assenza di una seria politica tariffaria sui pedaggi del traffico pesante, il traffico su strada rimarrà comunque più competitivo di quello su ferrovia.

Legambiente conclude che pertanto che in assenza di un'azione coordinata da parte dei Comuni si rischia di ritrovarsi completamente in balia di decisioni calate dall'alto o frutto di accordi con singoli Comuni che scaricano la questione sui loro vicini.

Una progettazione realizzata in questo modo non può che portare a fortissime tensioni sociali con la popolazione.

In caso d'inazione da parte delle amministrazioni comunali queste dovranno essere ritenute corresponsabili di una situazione che sta ulteriormente degenerando dal punto di vista progettuale».

WWF Italia: 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.

Il WWF ritiene 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, ed urgenti, interventi di miglioramento della rete esistente, si configura 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.

Italia Nostra: ha mantenuto una certa freddezza nell'affrontare la tematica, anche se in Regione



Illustrazione 12: Logo

ha sempre appoggiato e sostenuto le iniziative degli altri attori ambientalisti, firmando gli appelli e le osservazioni ai progetti. Sul sito istituzionale non si trova documentazione relativa al problema del Corridoio 5 in Regione, mentre l'organizzazione è stata attiva nel contrastare il progetto toscano e quello piemontese.

3.4 L'atteggiamento dei politici locali

A Cervignano del Friuli durante la manifestazione del 1° Maggio 2006, CGIL, CISL e UIL impediscono che gli esponenti dei comitati No - Tav parlino dal palco. Le bandiere No - Tav faranno ala muta per protesta lungo tutto il percorso del corteo.

Questo è il testo del comunicato che seguirà e denuncerà le contraddizioni, i giochi di potere e le manovre lobbystiche:

“Ed infatti ribadiamolo, come abbiamo fatto nelle affollate assemblee di Muzzana, Porpetto,

Bagnaria, ... "La leggenda del corridoio Lisbona - Kiev" come dice esattamente il titolo di un saggio dell'economista Marco Ponti (Docente di Economia dei Trasporti al Politecnico di Milano reperibile in internet all'indirizzo <http://www.spintadalbass.org/images/corridoio5.doc>).

I soldi non ci sono ma la TAV la si vuole fare lo stesso: parola di Ministri (Di Pietro e Bianchi), ma in realtà non è detto che si possa fare perché è comunque vincolata ai soldi e come si fa a spremere di più, sempre di più, dalle tasche della gente? Ma intanto si prendono e si pappano quelli che deve dare l'Europa (il 20%!)) e poi si vedrà! Altro che pensare al futuro!! I pescecani della TAV pensano al presente cioè a quanto mettere in tasca subito!!

E poi qui in loco ci sono le porcherie di contorno: vedasi l'elettrodotto da Ogroblo (Slovenia) a Udine Nord (sul percorso della TAV) e il mega-cementificio di Grigolin a Torviscosa (sul percorso Duz-Moretton).

E' inutile che l'ANCI si lamenti che i Comuni vengano penalizzati dalla Finanziaria!!

Dire No alla TAV e alle grandi opere inutili è oramai questione di sopravvivenza!!

Bisogna valorizzare l'esistente e cominciare a capire qualcosa di logistica ferroviaria: negli USA le merci viaggiano in lunghe tradotte a 30 Km/ora!!

Ci chiediamo quanti viaggiatori fruiranno giornalmente della linea ad alta velocità Trieste - Torino!??? E ci chiediamo anche quanti viaggiatori sono quotidianamente insoddisfatti della mala gestione dei treni normali!???

Per concludere, fra i vari trucchetti e ricattucoli, oggi Sonago potrebbe dire: ma come, vi spostiamo (la Regione??) la linea, in modo che impatti di meno su Bagnaria e Villa Vicentina e allora perché non firmate? Allora vuol dire che ve la lasciamo così com'è!

La risposta è che qualunque cosa dica Sonago non ha alcun valore perché tanto dopo che ha carpito le firme dei Sindaci farà quello che vuole lo stesso! Che si tratti di un progetto imposto dall'alto è un fatto evidente, che sia devastante per l'ambiente ed il territorio è altrettanto evidente e comprovato.

Che si tratti di una grande abbuffata lo ha dimostrato ancora nel 1999 l'ex Giudice Ferdinando Imposimato nel libro "Corruzione ad alta velocità" dove fra l'altro scrive: "Lo scandalo della Tav è l'emblema della degenerazione globale del sistema politico. Esso ha coinvolto maggioranza ed opposizione in egual misura". Dopo Tangentopoli, "non è scaturita una Repubblica rinnovata ma una riedizione peggiore del vecchio sistema di potere".

Che il costo dovranno pagarlo i cittadini è una cosa poco conosciuta che va resa nota a tutti.

Il Dott. Erasmo Venosi, che ha tenuto conferenze pubbliche a Bagnaria Arsa, Aiello del Friuli, e recentissimamente a Villa Vicentina e a Gorizia, scrive che: "Le risultanze dei controlli della Corte dei Conti, il report di FS e l'audizione del Presidente di Ispa dimostrano chiaramente

l'insostenibilità del progetto TAV come oggi articolato: questo è noto a tutti, come tutti sanno che l'onere sarà relevantissimo per la finanza pubblica in un Paese che da almeno 20 anni non cresce più, che ha azzerato l'avanzo primario e invertito il sentiero virtuoso della decrescita del debito in rapporto al Pil”.

Solo i finanziamenti iniziali sono a carico della UE poi il resto degli oneri è a carico della finanza pubblica.

Questo significa che gli impegni di spesa e di indebitamento che lo Stato si è assunto per i prossimi 50 anni verranno riversati sui contribuenti, Prodi e Berlusconi sono d'accordo!!

A chi giova dunque? Intanto solo alle Lobby degli appalti, per esempio alle Ditte di perforazione della famiglia Lunardi o alle mega Cooperative della Legacoop come la CMC di Ravenna.

“La TAV è sostenuta da un patto affaristico consociativo e nella nostra regione Riccardo Illy ne è coinvolto in prima persona! In questo quadro ci fa pena il Consigliere Regionale dei DS Mauro TrAVanut che sta girando in lungo e in largo la bassa friulana per cercare di sterilizzare le proteste delle popolazioni e dei Sindaci che fra l'altro sempre più numerosi stanno dicendo: “No Tav”. E' un problema che ci coinvolge tutti e non solo quelle famiglie a cui butteranno giù la casa o si vedranno passare il treno ad alta velocità fuori dalla finestra.

La Val di Susa ce lo ha insegnato il Treno ad Alta Velocità può essere fermato!!”

Coordinamento di Difesa Ambientale della Bassa Friulana No Tav - fip S. Giorgio di Nogaro 27/04/2006.

3.4.1 Monfalcone: maggioranza divisa

La frattura fra i vari livelli della politica nazionale, regionale e locale illustrati in precedenza trova la sua conferma paradigmatica nella situazione politica del Comune di Monfalcone che non si presenta compatto alla battaglia sul tracciato del tratto Ronchi - Trieste del Corridoio V su cui è stata avviata la procedura di Valutazione d'impatto ambientale.

A sostenere le osservazioni realizzate da Ambiente Italia, per conto di Città Mandamento (Associazione fra i tre comuni contermini di Monfalcone, Ronchi e Staranzano), è stata la maggioranza con Rifondazione Comunista, ma senza il PdCi che si è astenuto assieme a Forza Italia, An, Insieme e Bruno Bonetti (Gruppo misto).

Alla base della scelta soprattutto l'impossibilità di esaminare approfonditamente il documento, consegnato a ridosso dell'appuntamento in aula, ma non solo. *«Perché tracciare un quadro catastrofico? Non si vuole forse mettere in moto - ha chiesto il capogruppo di Insieme, Blasig - quanto è stato fatto per il terminal Snam? Bisogna chiarire se il processo partecipativo servirà*

davvero a effettuare un esame con chi governerà la Regione per i prossimi cinque anni o invece servirà, com'è invece accaduto con la Snam, solo a rinviare decisioni fondamentali per il nostro futuro».

Secondo Blasig, l'intervento di Corrado Altran, consigliere dei Cittadini e chiamato da Città Mandamento a coordinare l'azione degli enti locali sul Corridoio 5, «ha già messo in discussione la necessità di quest'opera».

Le posizioni in aula sono state comunque diversificate: se Soldati (Pdc) si è detto favorevole al Corridoio 5, a patto del rispetto dell'ambiente, Gianni Lubrano (Ln) astenutosi, si è chiesto e ha chiesto se non sia meglio che il Corridoio 5 non passi proprio dalla Venezia Giulia «*Si dovrebbe fare un'analisi seria non solo degli impatti ambientali, ma anche dei flussi dei traffici merci su gomma*», ha detto Lubrano.

Le osservazioni da presentare al ministero dell'Ambiente rilevano invece innanzitutto la disomogeneità delle fasi di progettazione raggiunte dai diversi tratti del Corridoio V, soprattutto oltre confine, ma anche appunto mancata quantificazione del trasferimento della domanda di trasporto di merci e passeggeri dalla strada alla rotaia.

Non è stata inoltre fatta alcuna analisi costi-benefici, mentre le analisi ambientali finalizzate a stabilire lo stato attuale dell'ambiente sono basate solo sulla raccolta di dati presenti in letteratura. Non c'è una definizione dell'impatto sull'aria e per gli impatti sulla componente idrogeologica lo studio di impatto ambientale si limita solo a citare la carta della vulnerabilità idrogeologica dell'area, senza però trarne, stando ad Ambiente Italia, alcuna indicazione di carattere progettuale od operativo. Per acquisire elementi di analisi il Sia prevede del resto di realizzare un cunicolo pilota di 5,2 metri di diametro.

Scelta che, considerata la natura del terreno e il diretto interessamento del bacino del Timavo, risulta, secondo Ambiente Italia, «del tutto inaccettabile».

Da "Il Piccolo" del 15 giugno 2003.

3.4.2 La normativa non giova alla politica

La Regione, già a partire dal 1997, è intervenuta con apposite leggi regionali a sostegno del settore con la predisposizione di progettazioni e anche con la realizzazione diretta in concessione dallo Stato delle maggiori opere stradali realizzate e in corso di completamento (Grande Viabilità Triestina, collegamento Piandipan - Sequals, raccordo aeroporto di Ronchi - autostrada A4).

Al momento attuale è in corso di attuazione un importante programma di riqualificazione della rete stradale e autostradale regionale, finanziata dallo Stato con la legge 443 del 2001 (Legge

Obiettivo) e con i fondi del bilancio, dalla Regione con i fondi del bilancio triennale a partire dall'anno 2004, e dalla concessionaria autostradale Autovie Venete.

Alcune delle opere più importanti sono le seguenti: completamento della Grande Viabilità Triestina, allargamento a tre corsie dell'autostrada A4 tra Villesse e Quarto d'Altino (autofinanziamento della concessionaria Autovie Venete, adeguamento alle caratteristiche autostradali del RA17 Villesse - Gorizia (autofinanziamento della concessionaria Autovie Venete); realizzazione del collegamento Sequals – Gemona (co - finanziamento dello Stato con varie leggi e della Regione); realizzazione dei collegamenti veloci tra il casello di Palmanova sulla A4, la zona della sedia presso San Giovanni al Natisone e l'interporto di Cervignano del Friuli (finanziamento della Regione); realizzazione della nuova SS 678, di collegamento tra il nuovo casello di Latisana sulla A4 e la SS 354 (autofinanziamento della concessionaria Autovie Venete); prosecuzione della SS 677, A4 – SS 14, fino alla SP 19, Monfalcone - Grado (finanziamento della Regione).

Il nuovo piano territoriale regionale (PTR) sostituirà l'attuale piano regionale della viabilità quale strumento di pianificazione del futuro assetto stradale della regione e quale strumento di programmazione delle nuove opere. Come si vede non vi è traccia di opere ferroviarie da finanziare in previsione nel parziale elenco tratto dal sito web della regione FVG. Quindi collegate alla Legge Obiettivo attualmente non ci sono opere ferroviarie sul territorio del Friuli Venezia Giulia, anche perché nessuna opera è mai andata oltre al progetto preliminare e, quando è successo, questo è stato bloccato.

La stessa Legge 443/2001, prevede che il progetto preliminare sia trasmesso alla Regione competente per territorio perché esprima il “consenso, ai fini dell’intesa sulla localizzazione, dei Presidenti delle regioni (...), che si pronunciano sentiti i Comuni nel cui territorio si realizza l’opera”.

Nel caso del Progetto della tratta Ronchi sud – Trieste visto che 8 Comuni si sono dichiarati contrari e 3 non hanno risposto nei termini, in data 03.12.2003 “la Giunta regionale, a maggioranza, delibera di esprimere parere complessivamente favorevole, salve le determinazioni che saranno assunte nell’ambito della procedura di VIA”.

La procedura di Valutazione d’Impatto Ambientale ha avuto un esito simile: i Comuni contrari salgono a 9 (con il parere negativo anche se non del tutto conforme di Sgonico), mentre Duino - Aurisina fa delle osservazioni e Trieste è l’unico Comune favorevole con (pesanti) osservazioni. Perciò, in data 8 settembre 2004, “la Giunta regionale, all’unanimità esprime parere favorevole sulla compatibilità ambientale della fase prioritaria del progetto preliminare con prescrizioni finalizzate a limitare l’impatto ambientale dell’iniziativa proposta” e seguono 3 pagine fitte fitte

di precetti, che comprendono anche il famoso accordo Regione-Sindaci, del 9 settembre 2004 che modifica il by-pass per Gorizia (la cosiddetta “Goccia”) e devia il tracciato principale nel solo tratto carsico della Provincia di Gorizia, con un nuovo percorso (non sostenuto da adeguati studi) disegnato sulla sindrome Nimby: allontana il Corridoio da alcuni paesi, Jamiano, S.Pier e solo in parte da Turriaco, ma aggrava la situazione di altri, Ronchi, in particolare la frazione di Soleschiano e Monfalcone e a parte la Valle di Jamiano - non risolve pressoché nulla per chi abita lungo la linea principale (si pensi a Pieris, frazione di S.Canbian).

Riduce solo in minima parte l’impatto sociale ma non quello ambientale, prevedendo nuovi ingenti scavi nella pianura isontina e nel Carso monfalconese, in aree ricche di grotte e con un’idrografia sotterranea molto complessa. Nello stesso accordo le parti danno il via libera al Polo Intermodale di Ronchi (punto 5), che avrebbe pesanti impatti anche su paesi vicini (ad es. Begliano, frazione di San Canbian) ed alla liberalizzazione dell’autostrada A4 fino a Villesse entro l’autunno del 2004 (punto 6).

Con questo accordo si è tentato di addormentare la protesta accontentando alcuni Sindaci e molti ci sono cascati, pensando di aver risolto i propri problemi.

Ma la Commissione Interministeriale di V.I.A. boccherà il progetto e i Sindaci cambieranno, sulla spinta del malumore popolare e le pressioni delle organizzazioni ambientaliste, la loro posizione che era già comunque negativa e anche l’accordo sulle opere “accessorie” del Corridoio V sarà, per il momento, cancellato.

Si riporta per completezza la posizione delle organizzazioni ambientaliste sull’accordo:

“WWF e Italia Nostra – insieme al CCC5 - hanno tenuto il timone dritto, rifiutando ogni ipotesi che sposti il percorso dell’Alta Velocità, senza mettere in discussione i fondamenti del progetto. Se davvero si vuole riportare il progetto al punto zero, è chiaro che anche questo sciagurato accordo Regione-Sindaci deve essere stracciato, così come devono essere dimenticati i lunghissimi tunnel sotto il Carso sostenuti da Illy fino a pochi giorni fa, benché già bocciati dal Ministero dell’Ambiente e dal Ministero dei Beni culturali, oltre che sgraditi alla Slovenia da sempre contraria all’AV, perché troppo onerosi e perché rendono difficoltoso il collegamento con il Porto di Capodistria.

Il Comitato Contro il Corridoio 5 insiste nel chiedere che si valutino tutte le ipotesi alternative all’Alta Velocità, basate sul recupero e l’ottimizzazione delle linee esistenti.

Dunque non festeggia, ma al contrario continua a promuovere nuove iniziative di informazione e coinvolgimento della popolazione, come fa già da tre anni: un’attività importante dato che né il proponente né la Regione hanno mai proposto alcuna iniziativa d’informazione pubblica”.

3.4.3 Le manovre politiche continuano

Il giorno prima dell'espressione del parere regionale sulla VIA, tutti i sindaci dei Comuni del monfalconese sottoscrivevano il famoso "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.

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 fu 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.

3.4.4 Il dibattito nelle comunità locali in Slovenia

L'origine del Corridoio V, come del resto degli altri corridoi pan-europei, è legata ad un processo decisionale a livello comunitario, che non è riuscito, anche per la complessità e l'ampiezza dei progetti, ad attivare in modo efficace anche le realtà locali.

La visione generale dei corridoi paneuropei ed in particolare del Corridoio V viene quindi vista in modo diverso a livello locale, dove oltre alla dimensione geoeconomica, assume maggiore rilevanza anche quella ambientale e di impatto sul territorio. Tale visione poi tende a variare da regione a regione, a seconda delle singole priorità di sviluppo e dell'importanza che viene data alla rete di trasporto.

Va fatto un importante distinguo tra la realtà stradale e quella ferroviaria del Corridoio V: quella stradale viene vista in Slovenia come una realtà importante anche per la dimensione locale quotidiana e tale pressione è stata importante a determinare la realizzazione di ormai quasi tutto il tratto autostradale del corridoio in considerazione.

Diversa invece la percezione del collegamento ferroviario, non come vantaggio diretto per la comunità locale, ma piuttosto come un obiettivo lontano, a lungo termine, gestito da istituzioni livello superiore. Localmente viene percepito soprattutto il pericolo ambientale e l'impatto

determinato dagli interventi cantieristici. In questi casi primeggia l'istinto “non nel mio giardino”, dove diventa poi difficile attivare meccanismi regionali di divisione degli oneri.

Qui è sentita la mancanza di organi di coordinamento regionali sloveni, i quali dovrebbero prendere vita nel 2008 con l'istituzione delle regioni.

Nella realtà slovena, la costruzione della rete ferroviaria parte del Corridoio V viene associata allo sviluppo del Porto di Capodistria ed ai rapporti con l'Italia. Ciò deriva da un lato dal persistere di una diffidenza a sfondo etnico, dall'altra dai non definiti rapporti di coesistenza e collaborazione con il porto di Trieste.

A causa di ciò, iniziative italiane atte a stimolare una più veloce realizzazione del progetto ferroviario nell'ambito del Corridoio V, con il dilemma dei tre tratti Capodistria - Divača, Trieste - Divača e Capodistria - Trieste vengono interpretati con diffidenza e sospetto.

I comuni, come organi di autonomia locale, risentono di tali difficoltà: da un lato si trovano a dover interpretare gli umori dell'opinione pubblica, dall'altro sono posti sotto pressione dalle richieste dell'ambiente economico, favorevole alla realizzazione rapida del progetto.

Da parte dei comuni dell'Istria slovena, le attività sono state finora influenzate dall'attivismo della vicina regione italiana Friuli Venezia Giulia e dall'allineamento o opposizione a tale attivismo.

Da parte del comune città di Capodistria, la linea di iniziale allineamento quasi ingenuo alle politiche espresse a Trieste si è sviluppata in una posizione più apatica, senza una vera visione geopolitica e geoeconomica d'insieme.

Sono necessari un coordinamento più intenso e continuo a livello delle comunità locali ed una campagna d'informazione dell'opinione pubblica.

3.5 Ma...esiste davvero il Corridoio V?



Illustrazione 13: Il tracciato del corridoio

Quella a sinistra è la mappa del famoso Corridoio V5: la linea tracciata va da Lisbona a Kiev, passando per Lione e Torino. Politici e giornalisti hanno ripetuto fino alla nausea che è stato un risultato importante il fatto che l'Unione Europea abbia fatto passare questo corridoio a sud

delle Alpi invece che a nord, cosa che ci avrebbe tagliato fuori dalle rotte commerciali: ebbene, sembra che le cose non stiano esattamente così.

Al momento attuale, il sito che contiene i piani dell'Unione Europea relativi alle reti di trasporto si trova a questo indirizzo: http://www.europa.eu.int/comm/ten/transport/index_en.htm.

Visitando il sito si scopre che non esiste più alcun "Corridoio V" da Lisbona a Kiev.

La comunità Europea ha invece definito, come ampiamente esposto in precedenza, 30 assi prioritari di trasporto, percorsi di media lunghezza che coprono l'Europa come una ragnatela.

La tratta che interessa la Valle di Susa è compresa nell'asse 6, "Lione - Trieste - Lubiana - Budapest - Confine ucraino", di cui è coordinatrice la signora Loyola de Palacio.

Il percorso che va da Lisbona a Lione fa parte dell'asse 3, si tratta di un percorso grossomodo a Y che si biforca a Madrid e che va da una parte a Lione, costeggiando il Mediterraneo, e dall'altra a Parigi, costeggiando l'Atlantico.

Il coordinatore di questo asse è il signor Etienne Davignon e la documentazione dice che questo asse completerà gli assi prioritari 8 (Portogallo e Spagna occidentale) e 19 (Spagna), ma non fa assolutamente riferimenti all'asse 6.

I 30 assi prioritari sono stati scelti in modo da coprire l'Europa in modo flessibile, per cui è possibile definire percorsi più lunghi combinandone più di uno come si fa con i mattoncini Lego.

Il documento contiene anche una mappa che chiarisce bene la situazione.

Secondo il documento ufficiale, nessuno di questi assi prioritari è privilegiato rispetto agli altri: è possibile creare un percorso da Lisbona a Budapest unendo gli assi 3 e 6 e attraversando il Nord Italia, ma è altrettanto possibile creare lo stesso percorso utilizzando parti degli assi 3, 24, 17 e 22, passando a nord delle Alpi.

Sembra quindi che l'Unione Europea non sostenga affatto un percorso a sud delle Alpi a scapito di un percorso a nord, ma che al momento dia loro la stessa importanza.

Il documento che definisce i 30 assi prioritari è stato pubblicato il 16 novembre 2005: ne esiste anche una versione precedente, pubblicata nel 2002.

L'asse prioritario 6 (Lione - Torino) era già presente in quella versione, mentre mancavano gli assi prioritari che ora permettono il passaggio a nord delle Alpi.

Nella versione del 2002, sempre riguardo all'asse prioritario 6, si leggeva testualmente *"Guardando ulteriormente verso il futuro, il progetto serve come asse portante per un percorso Atlantico - Adriatico, e come piattaforma per l'espansione verso est in direzione degli stati che si uniranno all'Unione"* ("Looking further ahead, the project serves as a backbone of an Atlantic-Adriatic route, and a platform for its eastward development towards the accession countries").

Questa frase è scomparsa dal documento del 2005: questa scomparsa, insieme alla nascita di assi prioritari a nord delle Alpi, sembra testimoniare che la Lione - Torino abbia perso importanza agli occhi dell'Unione Europea.

“Questo disgraziato di treno che deve passarle dietro casa , proprio dietro l'orto, e siccome è un treno ad alta velocità, per una faccenda di regolamenti di sicurezza , pare proprio che la sua bivilla divenga di troppo.”

4.- ALTERNATIVE E ANALISI SOCIOLOGICA

4.1 Il parere di un urbanista di fama internazionale

“La Tav? E' tutto inventato. Non c'è traccia del “Corridoio 5” nei documenti di Bruxelles”, in questa intervista alla rivista “il Mulino” l'urbanista Antonio Tamburino boccia il progetto (5 marzo 2006), Laura Eduati (Liberazione del 02/03/2006).

D:- Professor Tamburino, lei sembra darci delle notizie strepitose: che il corridoio 5 non esiste nelle planimetrie europee e che la Torino - Lione serve solo a collegare l'Italia alla Tgv francese, cioè ad un sistema che trasporta persone e non merci.

R:- *“Non ho trovato alcuna fonte sul corridoio V, esiste l'asse 6, cioè un tentativo di collegare l'Italia all'alta velocità francese. Inoltre Berlusconi sostiene che nel semestre di presidenza italiana a Bruxelles è riuscito a far spostare a Sud dell'Italia l'asse di comunicazione fra Europa dell'Est e dell'Ovest. Non è vero: l'asse è ancora lì, si chiama asse 2”.*

D:- Cos'è allora la Tav?

R:- *“L'Italia la chiama con un ibrido: alta velocità/alta capacità. Nel piano europeo, che si compone di 30 progetti, sono previsti assi ad alta velocità (per passeggeri), e assi misti merci - passeggeri, come la Lione - Budapest, quella che dovrebbe passare per la Val di Susa”.*

D:- Sostiene anche che l'Italia salta nel carro della Tav non per convinzione scientifica ma attratta dall'immensa torta degli appalti pubblici senza gara.

R:- *“Sì. Il sistema nasce nel 1991 con un progetto che comprende le trasversali Torino - Venezia e Milano - Napoli, e attrae il primo grande progetto speciale che assegna in un primo colpo - e a trattativa privata, cioè senza gara - la realizzazione un sistema che allora valeva 15mila miliardi di lire e oggi 60 miliardi di euro”.*

D:- Nel suo articolo lei incrocia dati Eurostat sul Pil dei Paesi europei e la quantità di merci trasportate e scopre che il trasporto non serve più allo sviluppo. Cosa vuole dire?

R:- *“Dico che non ci serve aumentare il trasporto. Faccio un esempio: in un'Italia che non fa più bambini non ha senso costruire nuove scuole”.*

D:- Stiamo dunque basando l'economia su dati vecchi?

R:- *“Esatto. La nostra è una transizione verso un’economia immateriale: Google fa un fatturato che è 10 volte la Fiat, e non ha bisogno di trasporti. Guardiamo invece la Germania: grazie al principio del “Dual System” introdotto nel 1991 dal ministro dell’Ambiente, ogni azienda deve farsi carico dello smaltimento dei rifiuti che produce. Il risultato: è diminuito il volume dei trasporti ed è aumentato il riutilizzo in loco delle materie prime riciclate”.*

D:- Perché nel suo articolo ad un certo punto ricorda che in Italia è aumentata la superficie boschiva e che sono tornate alcune specie da tempo scomparse come i gabbiani reali?

R:- *“Sono dati che mi ha fornito il ministero delle Politiche agricole e che parlano di una rinaturazione del territorio. Con i suoi straordinari valori ambientali, culturali e storici, l’Italia dovrebbe concentrarsi sulla sua vocazione naturale, senza rincorrere le altre economie. Piuttosto di fare autostrade e a far girare l’economia in maniera poco produttiva, investiamo in risorse alternative come il bioetanolo”.*

D:- Sta dicendo che se la Tav non si farà, l’Italia non perderà il treno del progresso?

R:- *“Credo di no. Non possiamo aspettare la ferrovia Torino-Parigi perché intanto le cose saranno cambiate, né credo ci saranno masse di viaggiatori tra Lisbona e Kiev. Berlusconi ha spinto sulle grandi opere perché sono congeniali ad una oligarchia di potere politico e imprenditoriale, che elimina completamente la partecipazione dei cittadini dalle decisioni”.*

D:- Il Foglio di Giuliano Ferrara, citando lei e gli altri articolisti della rivista di Bologna, dice che la «intelligenza prodiana» smentisce Prodi, il quale afferma infatti che «La Tav si farà, punto e basta».

R:- *“Non ho sicuramente l’ambizione di assumere una posizione politica, il mio ragionamento è tecnico. Io capisco che Prodi debba mediare, senza dimenticare che c’era lui a capo della Commissione Europea quando fu approvata la Tav”.*

D:- Lei dice che in Val di Susa «Davide ha immobilizzato Golia», e reputa questa sproporzione una stranezza.

R:- *“Volevo mettere in evidenza l’arretratezza dell’Italia nel campo della democrazia partecipativa. Questo è il nostro difetto maggiore.*

Ci scontriamo con una cultura politica elitaria che rifiuta il confronto con la gente, quindi necessariamente vengono rappresentati interessi limitati. Nella democrazia partecipativa c’è spazio per la creatività di ognuno, e da noi ce n’è poca. Trovo interessante la posizione dei valsusini perché desiderano discutere della Tav.

Da anni chiedono il dialogo con le istituzioni e nessuno gli ha mai dato ascolto.

Ecco perché nasce la sindrome “not in my backyard”, tipica nelle democrazie meno mature, dove la spinta democratica dal basso non incontra uguale spinta democratica dall’alto”.

Nelle esternazioni del Prof. Tamburrino si trovano gli spunti utili per rivedere, ripensare, riprogettare il sistema dei trasporti italiano.

L'impatto del progetto Tav sui traffici di lunga distanza è scarso, eppure, ogni ipotesi alternativa è vista come un tentativo di isolare l'Italia, perché dietro i nazionalismi si nasconde il timore di perdere i finanziamenti europei per le infrastrutture.

I finanziamenti europei non sono però scontati e la loro efficacia deve essere attualizzata nel tempo, quello che andava bene 20 anni fa, probabilmente oggi non serve più, soprattutto per sovvenzionare un'opera che non vedrà la luce in tempi brevi.

Di fronte ad un simile quadro sulla situazione delle linee TAV, 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.

Le alternative si possono esaminare dal punto di vista tecnico, politico e sociale, come cercherò di fare nei paragrafi che seguono.

4.2 Alternative tecniche

Per esaminare ipotesi di soluzione diverse rispetto alla realizzazione della Tav nel Nord Est d'Italia è possibile partire da quella delineata nello studio *“Lineamenti strategici per lo sviluppo della rete ferroviaria del Friuli Venezia Giulia”*, che l'ing. Andrea Debernardi ha redatto per conto del WWF Italia nel giugno 2008.

Nella relazione 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'instradamento 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:

- 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;
 - con limitati interventi di potenziamento, in buona parte già programmati (raddoppi Udine - Cervignano e Capodistria - Divača, 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;
- Lo studio è disponibile nella versione integrale, insieme ad altro materiale sull'argomento, nel sito www.wwf.it/friuliveneziagiulia, sezione “documenti”.

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 e realizzando nuove tratte ad alta capacità (da Mestre a S. Giorgio di Nogaro e da Divača/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.

Anche il Porto di Trieste potrebbe contare su un notevolissimo aumento della capacità di trasporto (dagli attuali 1,5 milioni di tonnellate/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.

Evidentemente l'ipotesi avanzata dall'ing. De Bernardi ha contribuito a spostare il focus sulla realizzazione dell'opera.

L'ipotesi tunnel ha lasciato il posto a quella relativa all'ammodernamento, tanto provocare anche lo schieramento delle forze politiche più resistenti su questa posizione alternativa.

Dopo la presa di posizione dell'assessore Riccardi, già riportata nei capitoli precedenti, anche il Partito Democratico abbandona la difesa ad oltranza del progetto sotterraneo, attraverso le

dichiarazioni del Consigliere comunale Mario Ravalico (“Il Piccolo” del 24 febbraio 2010, pagina 23).

“Recentemente è stata proposta dallo staff di progettazione una nuova ipotesi di tracciato per la linea ferroviaria ad alta velocità/alta capacità genericamente definita Trieste - Divaccia.

Si tratta di una possibile soluzione, se vogliamo una specie di «uovo di Colombo», che a mio avviso porterebbe notevoli vantaggi in quanto permetterebbe di superare le oggettive difficoltà e perplessità (soprattutto di carattere ambientale/paesaggistico) insite nelle ipotesi precedenti.

Si tratta di un percorso che da Villa Opicina (dove dovrebbe sorgere la nuova stazione passeggeri di Trieste) prosegue per Divaccia e da lì raggiunge Capodistria; nel tratto verso Capodistria, lungo la valle del Risano, dovrebbe essere realizzata una biforcazione che da un lato si dirige verso Capodistria e dall'altro rientra in Italia (in zona Rabuiese) per attestarsi nell'area del Porto Nuovo.

I risultati positivi sarebbero molteplici: 1) il collegamento di Trieste con la rete ad alta velocità/alta capacità; 2) l'eliminazione di lavori devastanti nel sottosuolo triestino, previsti nelle ipotesi precedenti; 3) la tutela della Val Rosandra che non verrebbe interessata in alcun modo dai lavori; 4) la creazione del collegamento ferroviario tra Trieste e Capodistria.

Per questi motivi si tratta secondo me di un'ipotesi molto positiva, da non scartare assolutamente a priori; una proposta che finora ha avuto come risposta un silenzio assordante da parte dell'Amministrazione comunale triestina che al contrario dovrebbe far sentire la propria voce nelle sedi opportune (Governo, Regione) a sostegno degli interessi della città.

All'eventuale obiezione che con questo tracciato le merci da e per il porto di Trieste dovrebbero percorrere un tratto in territorio sloveno, dico solo che le problematiche del momento attuale si affrontano e si risolvono in un quadro europeo, molto diverso dal contesto nel quale abbiamo vissuto in queste terre nel ventesimo secolo. Sarebbe molto pericoloso per il futuro di Trieste non rendersene conto.

Al di là della retorica contenuta nelle parole del consigliere comunale, ed al di là del tentativo di ribaltare responsabilità circa il perseguimento di risultati opinabili, il cambio di rotta politico è di 180°.

L'attuale linea Mestre - Ronchi funziona a poco più del 40% delle sue potenzialità, quello che manca sono i treni e la logistica, non infrastrutture ferroviarie nuove.

Quello che bisognerebbe fare è applicare la direttiva europea sulla tassazione del traffico pesante, prevista per le aree sensibili come le Alpi e il Carso, che permetterebbe di investire il ricavato nel trasporto intermodale e indurre le aziende di autotrasporto di organizzare meglio le loro attività (meno viaggi a vuoto, trasporto su camion fino ai centri intermodali e poi trasporto

su ferro su lunghe e medie distanze).

Finché il trasporto su camion sarà più conveniente di quello ferroviario saremo destinati ad avere sempre più camion sulle strade con in più la tragica beffa, con la TAV, di aver distrutto il territorio dove viviamo.

Velocizzare la Mestre - Ronchi a 180-200km/h e potenziare la linea ferroviaria tra il Bivio S. Polo (Monfalcone) e il Bivio Aurisina, garantirebbe un miglioramento in grado di aumentare di 2-3 volte l'attuale traffico merci sull'asse in questione senza devastare la bassa friulana ed il Carso.

Il breve tunnel tra Muggia e Capodistria permetterebbe un collegamento urbano tra Trieste e Capodistria, il collegamento tra i due porti e l'accesso dalla rete italiana alla vecchia linea per Divaccia, e a quella nuova quando sarà realizzata.

L'apertura ad una diversa valutazione della realizzazione dell'infrastruttura è quindi possibile e andremo ad analizzarla meglio nelle ipotesi di alternative politiche.

4.3 Alternative politiche

Secondo le osservazioni (16 giugno 2003) allo studio di impatto ambientale della nuova linea AV/AC Venezia - Trieste (tratta Ronchi Sud – Trieste), inviate da Legambiente, Lipu e Wwf al Ministero competente ed alla Regione Friuli Venezia Giulia *“dalle prime righe appare evidente che non viene fatta alcuna valutazione fra alternative possibili perché il tracciato è già stato deciso a livello di analisi di pre-fattibilità”*.

“Tale capitolo è immesso nello studio solo perché non si può presentare uno studio d'impatto ambientale senza un capitolo con questo titolo, ma oltre ad essere poco serio, risulta anche essere in contrasto con tutte le normative vigenti”.

“Inoltre è in contrasto con la procedura prevista nel famoso verbale dell'incontro fra i Ministri dei Trasporti italiano e sloveno del febbraio 2001.

Infatti, a p.30, nella ricostruzione delle fasi che hanno portato all'individuazione del tracciato preferibile, citano l'accordo bilaterale Italia - Slovenia del 23/02/2001 in cui si recepisce la soluzione mista “M” e la costituzione di un gruppo di lavoro intergovernativo che tra le altre non definite cose da fare avrebbe dovuto avere il compito di portare a termine lo studio di fattibilità inerente al tratto di confine”.

Soltanto alla fine del lavoro di questo gruppo si dovrebbe pervenire alla firma di un Accordo intergovernativo.

Nel maggio 2001 sarebbe stato costituito tale gruppo, avviando contestualmente lo studio di fattibilità della linea sul territorio italiano, ma l'attività del gruppo intergovernativo che doveva approfondire la fattibilità del tratto inerente al confine non risulta mai partita.

Inoltre (p.31) si afferma che la tratta friulana della VE - TS - Kiev è compresa nella Legge Obiettivo, ma “[...] mancando i finanziamenti specifici per la progettazione, la questione è stata posta all'evidenza del Ministro dei Trasporti, al fine di darvi soluzione.” Ed in attesa dei necessari finanziamenti ministeriali si è deciso (da parte di RFI) di progettare il tratto prioritario Ronchi - Trieste..., ma in seguito affermano anche (sempre nella stessa pagina) che si sono avviati o progettati interventi di miglioramento lungo le linee esistenti, che non sono secondari al fine di migliorare la capacità della linea attuale (e altri se ne potrebbero ancora prevedere...).

Questi interventi rientrano già nell'ipotesi “Zero” di cui agli scenari precedenti? Dall'esame dello studio non sembra, quindi andrebbe rivisto l'esame complessivo delle alternative...

Ripresentano le alternative precedenti alla scelta della “M”, che non hanno mai compreso ipotesi diverse, come quella sostenuta dalla Provincia di Gorizia e dai Comuni isontini.

Queste alternative mantengono costante l'input derivante da scelte regionali di molti anni addietro (almeno 6), quando ancora si parlava di Alta Velocità, per cui il potenziamento della linea Venezia - Lubiana doveva passare assolutamente per l'aeroporto di Ronchi dei Legionari, con la realizzazione di una nuova stazione per favorire l'interscambio passeggeri.

Questa scelta di fondo è contenuta già in molti Piani e documenti programmatici regionali, ma era nata come “la nuova stazione di Trieste”, relegando ad un ruolo secondario, quasi da ferrovia metropolitana, l'attuale linea Monfalcone - Trieste.

Ora non sembra più tanto giustificata, se alla fine il nuovo tracciato del Corridoio è invece necessario solo per potenziare il traffico merci. E questa rigidità progettuale (nuova stazione dell'aeroporto) non si giustifica assolutamente con il trasporto merci. E d'altronde qualora si realizzasse il quadruplicamento veloce TS - VE, l'aeroporto di Ronchi perderebbe ulteriormente appetibilità a vantaggio del Marco Polo di Venezia.

Ha senso allora continuare a mantenere l'aeroporto come nodo fondamentale o non si potrebbero valutare alternative diverse e più logiche, nel quadro generale del corridoio paneuropeo V, come il rafforzamento dell'asse Cervignano - Gorizia?

E' opportuno sottolineare quindi che le alternative da mettere a confronto non dovrebbero consistere in mere ipotesi diverse di tracciato, bensì in alternative di più ampio respiro, quali ad esempio un adeguato programma di potenziamento/miglioramento delle infrastrutture esistenti e

dei punti di interscambio modale (scalo di Cervignano, scalo merci di Opicina, autoporti di Gorizia e di Ferneti, ecc.).

In quest'ottica, meritava un'attenta valutazione nel S.I.A. la possibilità di realizzare una connessione, attraverso il territorio isontino, della tratta ferroviaria Gorizia - N.Gorica - Ajdovscina al sistema ferroviario Venezia - Trieste - Lubiana".

"In tale contesto andrebbero valutati anche i rapporti con il parallelo progetto di "Autovie Venete" per il potenziamento dell'autostrada "A 4" (pure inserita nel "Corridoio V", inteso come corridoio plurimodale), attraverso la costruzione della terza corsia.

Appare infine risibile il fatto che si dia per scontata la realizzazione di tutte le opere di cui al programma di tutte le opere di cui al programma della Legge 443/2001 (per le quali devono essere completate procedure di VIA che possono ovviamente concludersi con esito negativo".

Dalle osservazioni delle Organizzazioni ambientaliste, che hanno poi portato alla clamorosa bocciatura del progetto, emerge il vizio di fondo di tutta la procedura seguita per la realizzazione dell'opera: centralizzazione delle decisioni, anche con il supporto di strumenti legislativi appositi (Legge Obiettivo), che emargina il ruolo delle amministrazioni locali.

Quando si parla di centralizzazione ci si riferisce anche e soprattutto ai livelli decisionali meso (Regione) che andando oltre, a mio avviso, alle competenze istituzionali, negoziano e stringono accordi di livello internazionale, imponendoli poi alle comunità locali come forma inevitabile di sviluppo.

In questo senso le linee guida della politica regionale in materia di trasporti dovrebbero essere definite a priori, normativamente, e negoziate con le comunità territoriali, mentre fino ad ora si è fatto affidamento esclusivamente sulla contiguità (e complicità) politica nella speranza che paventati ricadute positive di tipo socio economico avrebbero incentivato gli amministratori locali ad aderire insindacabilmente alle decisioni prese a livello superiore.

Ciò non è avvenuto.

Il programma delle nuove infrastrutture italiane è contenuto e contemplato nella "Legge Obiettivo" (D.Lgs. 443/2001) del maggio 2001.

Varata nel 2001 appunto, prevede la realizzazione di opere necessarie, ma anche controverse, come il Ponte sullo Stretto di Messina, in completa assenza però di una pianificazione strategica rispetto al sistema trasporti nazionale.

La legislazione regionale ha ricalcato quella nazionale evitando di varare un piano organico e inserendo nella programmazione alcune delle opere già previste a livello nazionale: tra queste il Corridoio V.

La Regione si è dotata di uno strumento normativo e l'art. 54 della Legge Regionale 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.

La norma in questione nulla dice 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 sembra 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.

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.

Questo non è stato colto dall’Assemblea delle autonomie, che pure fornisce un parere preventivo su tutti i disegni di legge regionali che interessano 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.

Anche i “tavoli” tecnico-istituzionali possono risultare uno strumento efficace per dare voce alle comunità territoriali.

La precedente amministrazione regionale 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.

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

Quello che sembra necessario evitare ad ogni costo, sul piano politico, sono i cosiddetti “decisionismi” autoritari.

Come menzionato nei capitoli precedenti, 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.

Di recente la Giunta regionale, ma stavolta incontrando 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”* (una sorta di “Legge Obiettivo” 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.

In tempi di sbandierato “federalismo” il provvedimento suona alquanto stonato ed è logico attendersi che i Comuni interessati respingano con fermezza tentativi del genere, operando di concerto tra loro e a prescindere dagli schieramenti politici.

La collaborazione potrà realizzarsi soltanto recuperando un’ottica di sistema, il che implica l’abbandono della pratica degli interventi “emergenziali” e dell’enfasi su alcune “grandi opere”.

Un confronto aperto, che releghi 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, in linea con le normative comunitarie.

Sarebbe auspicabile che i politici locali, invece di confrontarsi su ipotesi irrealistiche, affrontassero seriamente i problemi di mobilità di merci e persone partendo dall’esistente e dal realizzabile senza esagerati costi economici ed ambientali.

Bisogna anche considerare che la programmazione - normativa nulla dice riguardo al reperimento dei finanziamenti necessari alla realizzazione delle opere, che come visto in precedenza vengono sovvenzionate solo in parte (20%) dall’Unione Europea.

Il reperimento dei fondi rimanenti rimane a carico di chi vuole realizzare i lavori, il quale è costretto a trovare accordi con imprese a capitale privato interessate alla gestione delle infrastrutture.

Se per le opere stradali l'avvio di project financing non si manifesta come un problema, per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie gli investitori latitano.

È impensabile, anche con il costo preventivato ad oggi, realizzare le opere immaginate.

I costi già alti sono destinati a lievitare (fino a dieci volte), e in una tale situazione di incertezza sarà difficile individuare finanziatori privati.

Il problema per quanto riguarda il nostro paese si rivela ancora più intricato.

Se negli altri paesi europei, come la Germania o la Svizzera, lo Stato ha individuato un sistema di finanziamento con la tassazione dei trasporti su gomma che attraversano particolari aree sottoposte ad un regime di “protezione” ambientale, quindi con i trasportatori che in un certo senso vanno a pagare i costi della modernizzazione delle infrastrutture, lo stesso non è avvenuto in Italia.

L'individuazione di una tassa a carico dei trasportatori per il miglioramento delle condizioni sarebbe uno dei pochi mezzi per dare impulso e risorse all'avvio di importanti progetti infrastrutturali alternativi alla gomma.

Il rinnovamento delle modalità di trasporto deve necessariamente passare anche attraverso l'utilizzo della leva politico - finanziaria, ovvero con i dettami della modernizzazione ecologica, per incoraggiare gli attori sociali a modificare le loro abitudini.

A mio avviso questo sarebbe meglio recepito attraverso un' iniziativa politica comune di tutti i paesi appartenenti all'Unione Europea, e non con provvedimenti legislativi estemporanei che si diffondono a macchia di leopardo.

4.4 Alternative sociali

Per realizzare effettivamente un cambiamento sociale è sicuramente necessario agire sul sistema dei trasporti, ma ancora non è stata data risposta a come, nel caso l'intera linea sia realizzata, si procederebbe alla conversione del trasporto da gomma a rotaia, visto che le categorie degli autotrasportatori non aderiranno certo spontaneamente a tale trasformazione per loro penalizzante.

Neppure risulta essere stata fatta una stima dei costi sociali di questo passaggio, senza considerare che gli automobilisti non potranno essere improvvisamente obbligati a prendere il treno e a lasciare a casa la macchina.

E che ne direbbe l'industria automobilistica? Calo secco delle vendite di automobili, compensato da cosa?

Come accennato nel paragrafo precedente, quello che bisognerebbe fare è applicare la direttiva europea sulla tassazione del traffico pesante, prevista per le aree sensibili come le Alpi e il Carso, che permetterebbe di investire il ricavato nel trasporto intermodale e indurre le aziende di auto-trasporto ad organizzare meglio le loro attività (meno viaggi a vuoto, trasporto su camion fino ai centri intermodali e poi trasporto su ferro su lunghe e medie distanze).

Finché il trasporto su camion sarà più conveniente di quello ferroviario saremo destinati ad avere sempre più autotreni sulle strade con in più la tragica beffa, con la TAV, di aver distrutto il territorio dove viviamo.

I Comuni direttamente interessati dal progetto e quelli che potenzialmente potrebbero essere interessati dalle opere accessorie devono prevedere una precisa assunzione di responsabilità in merito alle politiche socio ambientali che intendono perseguire.

Gli Enti Locali dovrebbero quindi:

1) richiedere l'apertura di un tavolo regionale unico sul progetto prioritario n. 6, al fine di evitare che sulla progettazione di un'opera transnazionale, come questa, si ragioni, in maniera privata da ogni logica, progettando tronchi ferroviari di poche decine di chilometri, quali la Ronchi sud - Trieste, che non hanno altro obiettivo che quello di spostare i problemi della costruzione dell'opera da un'area ad un'altra;

2) richiedere formalmente alla Regione di farsi carico di quanto previsto dalla Convenzione di Aarhus ratificata dall'Italia il 16 marzo 2001, n. 108, in particolare l'art. 6 riguardante partecipazione del pubblico alle decisioni relative ad attività specifiche, la cui mancata applicazione porterà inevitabilmente all'attivarsi di procedure d'infrazione in sede europea.

Particolarmente grave appare la mancanza nel S.I.A. di una valutazione comparativa di più alternative, pur se la sede più idonea alla valutazione delle alternative sarebbe stata una procedura di V.A.S., come in precedenza accennato, sia relativamente all'intero percorso Venezia - Lubiana sia per quanto concerne la singola tratta.

Si ritiene che tale carenza sia tale da inficiare alla radice l'intera procedura di V.I.A., per l'assenza di uno dei presupposti essenziali.

Ciò a maggior ragione in quanto è mancata a monte la V.A.S.

Nelle procedure di valutazione e nel rispetto della Convenzione di Aarhus, si inserisce non a caso l'aspetto prettamente sociologico della questione.

Le forme partecipative ai processi decisionali, le distorsioni comunicative che identificano le resistenze al cambiamento semplicemente come sindrome nimby, le trasformazioni dei comitati spontanei per la difesa del territorio e quelle delle stesse organizzazioni ambientaliste, le opportunità politiche sono tematiche incastonate nella possibilità o meno di partecipare alla

scelta.

Le decisioni di policy, le spinte dei movimenti, i sentimenti delle persone, l'atteggiamento dei media e più in generale l'atteggiamento di tutti gli attori coinvolti hanno importanti risvolti dal punto di vista sociologico.

La legislazione, le esternalità negative e le manovre lobbistiche, il conflitto tra movimenti e sindacato (dovuto alla visione economicistica), la percezione del rischio come freno alla modernizzazione, sono le tematiche a contenuto socio politico che emergono a corollario.

In questa sede non riusciremo a sviscerarne il contenuto in maniera completa, ma proveremo ad indicare, a nostro avviso, le principali tematiche con risvolti di tipo sociologico che il problema ambientale, sollevato dal progetto del Corridoio V ha portato alla luce.

Nei paragrafi successivi verranno trattati i punti enunciati indicando alcune tematiche meritevoli di approfondimento.

4.5 Come si inserisce la Sociologia nella questione, la partecipazione alle scelte

Negli anni '70 Giorgio Gaber cantava "...libertà è partecipazione...", se questo fosse vero vorrebbe significare che i nostri decisori politici sono totalmente illiberali, in quanto tutto quello che ruota attorno al Progetto non ha niente di "partecipativo".

Si può affermare, però, che laddove la partecipazione viene limitata dagli organismi politici, essa si genera dal basso con la nascita di Comitati spontanei che in una fase successiva riescono a coinvolgere anche i movimenti "istituzionalizzati".

In questo caso il fenomeno è del tutto evidente con la nascita e la saldatura di movimenti ambientalisti, e non, in un'azione comune, parallelamente alle organizzazioni già esistenti e consolidate.

Il movimento No Tav della Val di Susa ha riunito una serie di Comitati locali, politicamente trasversali, sulla questione ambientale ed è stato anche in grado di esportare il modello agli antipodi della Pianura Padana.

Nello specchio sottostante vengono descritte le varie fasi dello svilupparsi del movimento della Val di Susa.

Nella tabella gli autori individuano tre fasi attraverso le quali il movimento si è generato, espanso e consolidato.

Da gruppo locale, generatosi con il contributo di un'expertise di tipo intellettuale (Gruppo Habitat), con azioni inizialmente simboliche e territoriali, che hanno provocato da parte istituzionale una strategia di risposta passiva di sottovalutazione, il movimento è entrato poi in

una seconda fase.

	Fase 1 1990 - 1999	Fase 2 2000 - 2004	Fase 3 2004 - 2006
Reticoli	Habitat (associazioni ambientaliste) col sostegno dei sindaci	Entrano nuovi attori: comitati di cittadini, centri sociali e sindacati di base e Coldiretti oltre a social forum	Intensificazione delle reti di interazione, partecipazione popolazioni (non organizzate) arcì e Fiom
Strategie e repertori d'azione	Prevalentemente informative e procedurali con alcune azioni simboliche e prime manifestazioni di piazza	Cortei, boicottaggio e campeggi	Azione diretta non violenta e presidi, oltre a cortei con crescente partecipazione e sciopero generale
Frames	Difesa del territorio (salute, paesaggio)	Collegamento tra diversi schemi di riferimento con tematiche quali lavoro di qualità, altro sviluppo, giustizia globale	Contro le grandi opere per un diverso sviluppo. Crescente enfasi sulla democrazia partecipata
Raggio d'azione	Prevalentemente nella valle, anche se con contatti con ambientalisti e sindaci francesi	Si estende a livello meso (regione Piemonte) e nazionale (con coordinamenti ad altri attori Tav)	Nazionale con crescenti contatti transnazionali
Risposte istituzionali	Strategie di esclusione passiva (non informazione, non coinvolgimento)	Non riconoscimento e proposte di compensazione	Militarizzazione della valle e tentativi di cooptazione selettiva

Fonte: Le ragioni del no. Le campagne contro la TAV in Val di Susa e il Ponte sullo Stretto (Della Porta, Piazza)

Il coinvolgimento di nuovi attori ha ampliato la gamma di azioni con cortei, boicottaggi e occupazioni e la portata territoriale estendendosi al di là dei confini della valle.

Al contempo ha anche inasprito le risposte degli organi di potere, che in prima battuta non hanno riconosciuto le proposte di compensazione alle esternalità negative che si sarebbero generate.

La totale mancanza di considerazione di parte pubblica alle istanze ha inasprito il conflitto, il consenso delle organizzazioni si è allargato, con azioni anche violente e presidi, vicende portate all'attenzione generale.

Questo ha generato da un lato una risposta di tipo militare, dall'altro tentativi di cooptazione selettiva dei politici locali.

Notevole importanza per lo svilupparsi del fenomeno è da attribuire ai nuovi mezzi tecnologici che riescono a veicolare l'informazione svincolata dal controllo politico.

La Rete a nostro avviso è lo strumento fondamentale di divulgazione di un'informazione da considerare perlomeno "alternativa" a quella ufficiale.

In questo caso però di rilevante importanza risulta il fatto che le argomentazioni a favore della Tav sono deboli e lacunose, contenute in un unico progetto di una società di consulenza privata. Quindi la posizione esclusivamente “economicistica” dei sostenitori dell’AV/AC risulta difficilmente difendibile al di là degli slogan che vengono periodicamente ripetuti.

La strategia politica del “silenzio” e del “decisionismo” anziché facilitare le scelte le ostacola e le ritarda perché, anche se non ci fossero particolari motivi di diffidare, il procedere in maniera elitaria ingenera inquietudine e sospetto.

La trasparenza, peraltro prevista dalla Convenzione di Aarhus del 1998 “sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale”, potrebbe favorire i decisori facendo accettare anche scelte rischiose per la popolazione se queste portassero un beneficio.

Per illustrare la spinta dal basso che ha ingenerato questi movimenti, possiamo rifarci a Virgino Bettini, membro dell'International Association for Impact Assessment (Iaia), un forum per l'innovazione e la comunicazione a sostegno di scienza e progresso e professore di Analisi e valutazione ambientale presso il corso di laurea in Pianificazione del territorio all'università Iuav (Istituto universitario architettura Venezia).

Per quindici anni della sua vita si è occupato di tracciati e ipotesi ad alta velocità e nello specifico anche della linea italo-francese, prima in qualità di membro del Gruppo ambiente e territorio della Commissione Intergovernativa (Cig) della Torino – Lione, e poi come docente dell'Iuav, in qualità di consulente per la valutazione d'impatto ambientale ed ha scritto un libro: “Tav: i perché del no”.

Il libro nasce per una ragione: la possibilità di avere direttamente a disposizione la documentazione riguardante le ricerche valutative condotte sulla Tav.

L'autore presenta un excursus delle trattative che hanno portato alla progettazione della linea italo -francese, nata come possibile soluzione ai problemi ambientali; riporta gli studi tecnici effettuati prima dell'istituzione della Cig, creata proprio con lo scopo di controllare tali ricerche e, se necessario, integrarle.

Ed è in questo caso che il processo di valutazione si è scontrato con la mancata partecipazione nel processo decisionale.

Bettini si sofferma sull'importanza di un valido processo di valutazione, che tenga in considerazione numerosi fattori: dalla sicurezza all'ambiente, dai tempi ai costi, e che coinvolga non solo i dirigenti ma soprattutto i cittadini.

L'autore sostiene che “i risultati di processi decisionali sono sempre la conseguenza e il risultato di interazioni tra le diverse autorità responsabili”; l'attenzione deve concentrarsi sulla costruzione

del consenso, del coordinamento e indica la comunicazione come unica strada che consenta un processo decisionale trasparente.

Gli abitanti della Val di Susa pongono all'intera Europa, e al nostro paese in particolare, un problema che non può essere affrontato se non in termini politici specifici: il problema di un territorio abitato da millenni, come le valli alpine, che oggi rischia di essere trasformato da un complesso fenomeno di urbanizzazione e infrastrutturazione.

Non scompariranno certo le vette, ma quello che presto potrebbe scomparire è la specifica organizzazione alpina dell'economia della cultura e dell'ambiente, come si era storicamente configurata, stravolta da uno sfruttamento intensivo delle aree turistiche più ricche, da un'infrastrutturazione implacabile.

La Val di Susa diventa, per Bettini, un *hot spot*, *"un luogo di profondi conflitti tra progetto, società e ambiente"*, un luogo in cui si è dimostrato che non si possono prendere decisioni dall'alto senza considerare l'opinione delle parti in causa.

Ciò ha trovato consenso anche nel resto del Paese e la dimostrazione si è avuta lo scorso 17 dicembre 2009, durante la manifestazione di Torino in cui a protestare non c'erano solo valsusini. Da una questione legata alle sorti di una piccola valle nasce un movimento nazionale che ha come pretesto la Tav ma come fine la costruzione di un iter decisionale i cui attori non siano solo dirigenti o autorità politiche, bensì cittadini direttamente coinvolti.

4.5.1 *Non solo nimby*

Con “nimby” (*Not In My Back Yard*, "Non nel mio cortile") si indica un atteggiamento che si riscontra nelle proteste contro opere di interesse pubblico che hanno, o si teme possano avere, effetti negativi sui territori in cui verranno costruite, come ad esempio grandi vie di comunicazione, cave, sviluppi insediativi o industriali, termovalorizzatori, discariche, depositi di sostanze pericolose, centrali elettriche e simili.

L'atteggiamento consiste nel riconoscere come necessari, o comunque possibili, gli oggetti del contendere ma, contemporaneamente, nel non volerli nel proprio territorio a causa delle eventuali controindicazioni sull'ambiente locale.

La partecipazione osteggiata, l'assenza di informazione e la scarsa trasparenza circa le decisioni contribuiscono a incrementare la sindrome “nimby” e questo non solamente tra attori sociali individuali che poi si aggregano in gruppi e comitati spontanei, ma anche tra gli organi istituzionali, come gli enti locali, che per rispondere alle pressioni dei propri residenti scaricano le responsabilità decisionali e supportano le decisioni di organismi superiori solo se favorevoli al proprio Ente, non importa quanto queste possano danneggiare la comunità contermini.

Dal punto di vista sociologico questo può significare una forte riduzione dell'impegno di partecipazione ai problemi collettivi e un ritiro verso il privato, con l'unico obiettivo della difesa degli interessi a breve.

Potremmo definire questo una sorta di “neo campanilismo” di stampo medievale, che a mio avviso è da considerare pericoloso e fa sì che venga meno il senso di solidarietà.

Solamente con un'informazione svincolata dalle briglie della politica e dal potere economico, che garantisca in qualche modo un maggior interesse per la “cosa” pubblica si può facilitare la comprensione, l'elaborazione e, se del caso, anche l'accettazione di fenomeni complessi e rischiosi.

Se i rapporti tra policy makers e cittadini fossero impostati in maniera più aperta, anche in accordo con la Direttiva 2001/42/CE, che invita gli amministratori a consultarli e ragguagliare preventivamente nel caso di interventi a grande impatto ambientale, probabilmente molte contestazioni verrebbero mitigate.

In Francia, ad esempio, con il dialogo continuo con gli abitanti dell'area interessata e con la loro partecipazione alle scelte progettuali e a quelle in merito alla destinazione dei proventi compensativi, è stata fabbricato a Aube, dipartimento francese della regione Champagne - Ardenne, un deposito per le scorie radioattive da 1.000.000 di m³ senza particolari dissensi.

Con lo stesso metodo il governo belga, a seguito dell'opposizione delle amministrazioni locali, ha sospeso alcuni progetti ed ha accettato di rivedere la propria strategia generale per lo smaltimento dei rifiuti radioattivi.

L'apposizione dell'etichetta nimby alle iniziative oppostive porta inevitabilmente alla strumentalizzazione delle iniziative stesse.

Questo può squalificare a priori le eventuali valide argomentazioni portate contro il progetto, ad esempio le critiche su vari aspetti del piano, dall'impatto ambientale alle valutazioni sulla sua effettiva utilità fino alle osservazioni in merito agli interessi economici che lo supportano.

L'argomento nimby si presta ad essere usato pretestuosamente sia da quanti sostengono il progetto, "tutte le opposizioni sono causate dalla sindrome nimby", che da quanti lo avversano, "i nostri argomenti non vengono ascoltati, sostenendo che si tratta solo di una protesta nimby".

Tuttavia è spesso vero anche il contrario, con accanite opposizioni ad opere utili o necessarie causate da scarsa informazione in merito, paura o anche disinformazione appositamente diffusa per ragioni politiche od economiche.

Paradossalmente se la sindrome nimby colpisse ogni abitante della Terra, pur riconoscendo un impianto come essenziale, o comunque valido, non si riuscirebbe ugualmente a erigerlo.

Gli anglofoni, per indicare la degenerazione estrema della sindrome nimby, utilizzano l'acronimo banana che sta per *Build Absolutely Nothing Anywhere Near Anything*, "non costruire assolutamente nulla in alcun luogo vicino a qualunque cosa".

4.5.2 *Esternalità negative e lobbying*

In tutta questa incertezza programmatica ed organizzativa, l'unica cosa inequivocabile è che i costi riferibili alle esternalità negative saranno a carico della collettività.

La realizzazione delle opere è infatti non solo prevista dall'attore politico, ma auspicata e favorita con ogni mezzo.

Le esternalità negative sono innumerevoli, come già evidenziato al capitolo 2 paragrafo 5, e di diversa valenza.

Si va dalla perdita di biodiversità, fattore probabilmente economicamente irrilevante (anche se i teorici fisiocratici non sarebbero della stessa opinione), alla rinuncia a una risorsa importante come quella idrica che in questo periodo è al centro del dibattito pubblico.

In questa previsione di ricadute di costi sulla collettività, nessun recupero è previsto a carico di chi sarà il maggior fruitore dell'opera e il mancato risarcimento della perdita ambientale complessiva è, a nostro avviso, uno dei maggiori fattori di freno all'ipotesi di realizzazione dell'opera.

Anche qui l'incertezza e l'indeterminatezza giocano un ruolo decisivo, questa volta nei confronti degli attori "passivi", ovvero coloro i quali subiscono la realizzazione del Corridoio 5.

In tutto ciò si inseriscono le manovre lobbystiche a "difesa" dell'autotrasporto.

Come già evidenziato in precedenza in alcuni paesi europei, per disincentivare o perlomeno per razionalizzare il trasporto su gomma, sono state previste azioni fiscali che vanno a finanziare il miglioramento delle infrastrutture alternative.

In Italia nulla di questo è all'orizzonte e fino a quando trasportare merci sulle autostrade sarà molto più conveniente che farlo su rotaia le cattive abitudini non cambieranno.

Le azioni lobbystiche hanno già avuto comunque i loro effetti: ricordando che i vari corridoi paneuropei comprendono anche l'ammodernamento ed il potenziamento del patrimonio stradale, si evidenzia come i vari paesi coinvolti, in specie riguardo al Corridoio 5, abbiano privilegiato l'ipotesi gomma a quella rotaia.

I principali cantieri avviati, e in qualche caso già conclusi, riguardano essenzialmente le autostrade.

Caso emblematico è quello della Repubblica Ucraina, dove il progetto prioritario coinvolge solamente la rete viaria, trascurando completamente quella ferroviaria.

4.5.3 *Sindrome nimby o politica diffusa?*

Le opposizioni agli eventi considerati traumatici per la collettività come la Tav, la base Nato a Vicenza, gli inceneritori, i rigassificatori, le discariche, le centrali a carbone: sindrome nimby o politica diffusa?

Non nel mio giardino, espressione che opinion makers, politici, pezzi di classe dirigente usano per bollare le ormai sempre più estese e coriacee mobilitazioni di cittadini, di intere collettività, contro decisioni che rischiano di ledere fortemente la qualità della vita delle comunità locali.

L'associazione Ambiente e Futuro, <http://ambientefuturo.org>, ha censito almeno 66 contestazioni attive attualmente in tutta Italia solo per gli inceneritori.

A questi “sollevamenti” andrebbero aggiunti i comitati che riuniscono i cittadini contro la prostituzione, l'immigrazione, i rom.

Non solo la “No Tav” in Val di Susa, dunque, ma una vasta e complessa attivazione di energie e proteste di vario genere.

Un fenomeno di cui l'opinione pubblica sa ben poco, persino di quelle contestazioni che sono riuscite a conquistare le prime pagine dei giornali.

Queste mobilitazioni “dal basso” evidenziano fratture profonde tra pezzi di collettività, da una parte, e ceto politico e grande impresa dall'altra.

Frattura che i ceti dirigenti non vogliono nemmeno riconoscere, rifiutando di concedere lo status di soggetto politico a coloro che ad essi si contrappongono.

Gli attori della protesta, in una rappresentazione che trova una sponda importante nelle redazioni dei più importanti mass media del Paese, finiscono per essere dipinti come eticamente riprovevoli e razionalmente non all'altezza della complessità dei problemi, localisti e imprevedenti.

Se analizziamo i pochi studi autorevoli che esistono sui comitati di cittadini scopriamo che le cose stanno in modo molto diverso.

La ricerca al momento più autorevole in relazione al contesto italiano, “Comitati di cittadini e democrazia urbana”, pubblicata nel 2004 a cura di Donatella della Porta (Rubettino editore), mostra inequivocabilmente una realtà ben più complessa, che chiama in causa questioni cruciali per la democrazia.

La ricerca ha censito 86 comitati di sei città italiane (Bologna, Catania, Firenze, Milano, Palermo, Torino), a cavallo tra il 1991 e il 2001.

Di questi, solo il 25,9% può essere considerato “nimby”, mobilitandosi su temi e zone territoriali molto circoscritti, il 18,8% è un comitato cittadino attivo su un solo tema (l'ambiente o la sicurezza) ma su un territorio ampio, il 22,4% appartiene al tipo comitato di quartiere, attivo su

più tematiche e su un livello territoriale ristretto, e il 32,9% può essere definito come organizzazione di movimento urbano, occupandosi di più tematiche su un livello territoriale più ampio del quartiere.

Le soluzioni proposte dai comitati, quasi mai, si limitano ad interventi ad hoc su territori ristretti, più spesso i comitati presentano una critica dettagliata dei provvedimenti pubblici ed un elevato livello di progettualità.

Ciò dipende anche dal fatto che gli attivisti dei comitati hanno livelli elevati di reddito e di istruzione.

Molti di loro hanno vissuto esperienze precedenti nei movimenti, nei consigli scolastici e di quartiere, nei partiti e nei sindacati, riportandone in gran parte forti delusioni.

Questi comitati denunciano sovente abusi di potere, mancanza di trasparenza nei processi decisionali, alleanze collusive tra istituzioni e business.

Un altro argomento che è essenziale affrontare riguarda l'interesse generale, il quale non sempre sta dalla parte della classe dirigente nazionale.

Come dalla parte dei comitati dei cittadini non vi è solamente un interesse pubblico locale.

Il caso paradigmatico è rappresentato dalla Tav, dipinta da politici, imprenditori e mass media come una grande occasione di sviluppo per il Paese, un toccasana per la nostra economia, un imperativo per "restare in Europa".

La rivista "Valori", promossa da Banca Etica, ha pubblicato nel numero di marzo 2007 un dossier dal titolo "Premiato buco Tav" che solleva molti dubbi in merito.

Il meccanismo descritto è quello inventato da Paolo Cirino Pomicino, nel 1991, attraverso la figura del general contractor.

La Legge Obiettivo del 2001 e la relativa delibera del Cipe del 2002 hanno introdotto un modello finanziario e contrattuale garantito proprio dal general contractor e dal project financing.

Il primo costruisce, ma non gestisce, quindi non è interessato alla qualità e alla durata dei lavori, agisce in regime privatistico affidando i lavori a chi vuole senza gara pubblica, il secondo dovrebbe procurare i finanziamenti per l'opera, che dovrebbero essere costituiti da prestiti raccolti nel mercato finanziario privato.

Valori ci spiega: i prestiti sono totalmente garantiti dal pubblico, attraverso la Cassa Depositi e Prestiti.

Gli ingenti profitti delle grandi imprese per le grandi opere, insomma, li pagano tutti i cittadini italiani, attraverso un indebitamento pubblico stimato in circa 90 miliardi di euro.

Alla fine del 2006 lo Stato ha dovuto sborsare in tutta fretta 13 miliardi di euro in contante (l'1% del Pil) per pagare parte degli interessi in conto capitale e per parte degli investimenti effettuati

dal Tesoro per Tav Spa: l'Unione Europea aveva sentenziato che i debiti per la Tav sono debito pubblico e, quindi, toccava allo Stato farsene carico.

Sempre attiva la vecchia regola aurea del capitalismo italiano: pubblicizzare le perdite (i costi), privatizzare i profitti.

In quella escalation inarrestabile dei costi che pare la condanna di ogni opera pubblica realizzata in Italia, i costi della Tav sono saliti dai 14.156 milioni di euro previsti nel 1991 ai 66.617 contenuti nei documenti ufficiali del 2006 (ma qualcuno parla di costi effettivi pari a 87.850 milioni di euro). Bisognerebbe, anche, soffermarsi sulle condizioni di lavoro nei cantieri dell'Alta Velocità: in quelli del Mugello, secondo la denuncia dell'associazione ambientalista Idra che collabora con Medicina democratica, gli operai lavoravano 96 ore su due settimane e mezzo con un solo giorno di riposo, condizioni che ricordano i cantieri degli anni Cinquanta.

Alcune indagini di Polizia hanno evidenziato gli interessi mafiosi e di corruzione politica che stanno dietro questa grande opera.

Nella vicenda dell'Alta Velocità, ma la domanda potrebbe essere posta per altre “grandi opere”, chi rappresenta l'interesse pubblico e chi quello privato? Chi l'interesse generale e chi un interesse meramente particolare?

La politica dei partiti, dovrebbe smettere di recitare un copione che non regge, dove la classe dirigente si presenta come lungimirante e mossa solo da ragioni virtuose mentre i comitati di cittadini farebbero la parte degli egoisti e degli irragionevoli, e capire che queste mobilitazioni “dal basso” rappresentano una delle espressioni migliori di quella politica diffusa, associazioni, comitati, campagne, movimenti che la società civile ha sviluppato in questi ultimi decenni.

I comitati di cittadini non sono un intralcio, sono una speranza: significa che vi sono persone e collettività disposte a mobilitarsi per il bene comune, anche se tale azione nasce da paure e interessi lesi.

La politica tradizionale dovrebbe aprire canali di comunicazione formali con questi comitati e riconoscerne la soggettività politica.

Questo comporterebbe una redistribuzione di potere, con una riduzione del potere dei partiti e una nuova visione del futuro, ma non si vede all'orizzonte altra via per evitare lo scadere nell'antipolitica.

Ricorrere alla tecnica dell'allarme sociale, identificando le mobilitazioni con le possibili espressioni di violenza che potrebbero generare è un modo di riferirsi a queste proteste sociali che appare inadeguato dinanzi a sollevazioni di intere comunità, che non esprimono alcuna prospettiva politica radicale, rischia di consumare il ceto politico e la stessa democrazia.

4.5.4 Visione economicistica: conflitto movimento - sindacato

Il già più volte citato rapporto Scott Wilson analizza tutta la problematica dal punto di vista economico.

Per comodità tralasceremo la comparazione tra la semplice (e semplicistica) lettura economica e quella più realistica che tiene conto anche dei costi ambientali e sociali (se mai ve ne fosse una), per sottolineare come gli slogan economico politici influenzino e condizionino anche le “transazioni” inter - istituzionali tra i movimenti ambientalisti e altre organizzazioni di attori sociali come i sindacati.

Il sindacato rappresenta un attore politico sociale storico: fonte di rinnovamento e di coagulazione delle istanze che salgono dal basso è un importante termometro della percezione delle problematiche pubbliche.

Appare però, in questo caso, sorpassata e indifendibile la posizione delle OOSS rispetto al tema trattato: in difesa dell'occupazione qualsiasi alternativa si presenta come negativa.

Certamente questa posizione è influenzata dalla visione economicistica imperante che però è attualmente in crisi e, nonostante i proclami politici, rischia di rimanervi a lungo.

Jeremy Rifkin nel suo “La fine del lavoro” ha già evidenziato come la società occidentale si stia avviando ad un'organizzazione sociale nella quale il “lavoro” del secolo passato si configurerà in maniera molto diversa nel prossimo futuro.

La centralità del lavoro, peraltro prevista dall'articolo 1 della Carta Costituzionale, non è più e seguendo le ipotesi di Rifkin, perseguire e difendere un progetto faraonico di espansione infrastrutturale con la giustificazione della “crescita produttiva” è un non – senso.

Il tema della qualità del lavoro e della qualità della vita sembra molto più attuale e in questo senso le posizioni delle organizzazioni sindacali e dei movimenti ambientalisti dovrebbero convergere.

Il fatto riportato nelle pagine precedenti e riguardante la mancata concessione della parola ai rappresentanti del movimento ambientalista, contrario alla realizzazione della Tav, durante la manifestazione per il 1° Maggio 2006 a Cervignano del Friuli, rappresenta, a nostro avviso, un errore di giudizio politico e sociale da parte di organizzazioni che rappresentano gli interessi di una vasta moltitudine di persone.

I Sindacati per vocazione dovrebbero farsi interpreti delle esigenze dei loro iscritti, le quali non rimangono immutate nel tempo, variando sia obiettivo che campo d'azione.

Le esigenze del “lavoratore” contemporaneo sono diverse da quelle del “lavoratore” di 20 anni fa e il prenderne atto modificando le strategie rivendicazionali dovrebbe essere un imperativo per ogni organizzazione che abbia una rappresentanza popolare.

4.5.5 La percezione del rischio: un freno alla modernizzazione?

Il rischio compreso nella realizzazione delle tratte esaminate (ma anche di altre opere) è già stato illustrato precedentemente.

Quello che si vuole contestare ora che la percezione del rischio sia, dal punto di vista sociologico, un freno alla modernizzazione.

Innanzitutto, se modernizzazione deve essere, è meglio che sia riflessiva: i rischi devono essere valutati ed eventualmente accettati nella loro complessità ed in quanto funzionali alla crescita sociale e sistemica.

È oggi inaccettabile il rischio per il rischio, senza “risarcimento”, la qualità della vita è divenuta un bene primario.

Nel caso della Tav, oltre alla percezione dei rischi ambientali, molta parte della diffidenza della popolazione è dovuta, come già ampiamente illustrato in precedenza, all'assenza di informazione istituzionale e di trasparenza.

La percezione del rischio non può essere quindi intesa come un freno alla modernizzazione, anzi essa va nella direzione del paradigma sociologico più attuale.

L'informazione e la valutazione di questa è oggi necessaria per perseguire un progresso comune che vada a beneficio della collettività e laddove la classe dirigente opporrà (inutilmente) opposizione all'informazione diffusa si alzerà la soglia di attenzione degli attori.

4.5.6 Cosa c'entra la Tav con l'identità individuale e collettiva

La titolazione del paragrafo è provocatoria, ma proprio per questo mi sembra ancora più stimolante.

Il percorso Tav da Venezia a Ronchi dei Legionari, ovvero nel punto nel quale i treni dovrebbero imboccare i 38 chilometri di tunnel carsico, non è stato ancora definito, ma con ogni probabilità e da quanto ci è dato sapere esso si svilupperà lungo (ed in sostituzione) la linea ferroviaria esistente.

Tenendo conto che per ragioni di “buon funzionamento” una linea ad alta velocità non deve effettuare fermate troppo frequenti, si esclude che da Venezia a Trieste vi siano dei punti di fermata.

Anche la fermata al polo intermodale di Ronchi Aereoporto ci sembra alquanto fantasiosa.

Se corrisponde al vero, quindi, come sembra che il tragitto tra Portogruaro e Trieste non sarà più praticabile con i treni convenzionali un vasto territorio rimarrà senza collegamenti ferroviari.

L'impossibilità di praticare un certo pendolarismo costringerà molti a cambiare residenza e, sommando questo al fatto che diverse imprese produttive stanno ridimensionando (compreso il

gravissimo problema dei Cantieri Navali), si verificherà un esodo di popolazione verso centri più attrattivi.



Illustrazione 14: Linea ferroviaria in rilevato

La linea inoltre, soprattutto nell'isontino (ma anche nella Bassa Friulana) taglierà in due intere comunità, come una specie di “muro di Berlino”.

Ciò provocherà disorientamento, impoverimento economico e morale.

L'infrastruttura eliminerà anche simboli “identitari” come aree protette da sempre considerate dagli abitanti come luoghi da proteggere per mantenere la coesione; inoltre la linea attraverserà, devastandoli, luoghi storici assurti a livello di sacralità come i campi di battaglia della prima guerra mondiale posti a ridosso dell'abitato di Monfalcone.

Tutto questo implicherà una perdita di identità, un distacco delle persone dalla comunità oppure un rinforzarsi dell'identità stessa?

A nostro avviso la prima ipotesi è la più plausibile: la linea AV / AC oltre a non determinare alcuna ricaduta economica sul territorio, contribuirà a smembrare il tessuto sociale comunitario rafforzando le tendenze centrifughe determinate dalla globalizzazione.

Il rischio è quindi rappresentato dalla disgregazione completa del tessuto sociale del territorio attraversato dal Corridoio V.

“A parte gli eroi della Val di Susa. Loro sì si sono battuti, considerato che il manufatto li taglia definitivamente fuori dal mondo, come l'autostrada ha ucciso il Canal del Ferro, tempo addietro e adesso giri per quei paesini e ti chiedi dov'è finita la gente.”

5.- LE VOCI DEI PROTAGONISTI

In questo capitolo ho riportato alcune delle voci dei protagonisti per confutare o confermare quanto raccolto con l'analisi documentale e bibliografica.

Nel caso dei testimoni privilegiati intervistati direttamente, la scelta delle persone è stata fatta in base al loro grado di coinvolgimento ed alla loro posizione emersa nel corso della trattazione.

Per ognuno degli intervistati ho cercato di fare alcune domande comuni ed altre più specifiche relative al ruolo ricoperto.

Inoltre, per quanto riguarda i gruppi No Tav, nonostante in un primo tempo avessi deciso di intervistare due membri rappresentativi, ho riportato opinioni raccolte su alcuni blog per la difficoltà di individuare portavoce significativi nel variegato sottobosco dei movimenti.

Ascoltare membri di gruppi spontanei che, di fatto, non identificano pubblicamente dei leader sarebbe stato inutile, se non controproducente, con il rischio di riportare opinioni parziali e personali.

Un paragrafo particolare, il primo, è stato dedicato ad una e - mail aperta inviata da un abitante della Val di Susa ai propri contatti internet, che mi sembrava estremamente esemplificativa dei “sentimenti” che originano e animano la protesta e che può essere utilizzata come una sorta di monito alla classe politica locale per quelle che possono essere le decisioni future.

Volutamente le interviste non sono state commentate, ma un'attenta lettura delle dichiarazioni fa emergere chiaramente le posizioni che oggi si confrontano sul campo.

Alla fine del capitolo ho ritenuto opportuno di inserire un breve paragrafo riassuntivo con l'indicazione dei temi salienti emersi attraverso l'incrocio delle opinioni esaminate.

5.1 Un internauta della Val di Susa

Da questi spezzoni di una e - mail “aperta”, apparsa su vari blog nel dicembre 2005, prenderò spunto per riportare le voci dei protagonisti direttamente interessati nella vicenda della Tav regionale.

Alcuni di questi, nel 2005, non erano ancora direttamente coinvolti nel processo decisionale e

forse proprio per questo le vicende friulo – giuliane hanno seguito una traiettoria diversa.

“Ciao,

scusa se ti invado la posta con questa mail ma ho bisogno di una mano per uscire da una situazione paradossale, degna veramente di un film dell'orrore.

Come forse sai vivo in Valle di Susa, la valle di cui la televisione sta a tratti parlando per la vicenda del Tav.

Ci hanno dato addosso televisioni e giornali come se fossimo degli imbecilli, senza che però mai nessuno dicesse come stanno le cose veramente.

Io sto provando a mandare in giro delle mail, con un testo che abbiamo preparato per spiegare un po' come stanno le cose, ti prego se puoi leggila.

Ne resterai schifato. Sono tutte informazioni vere, prese da documenti ufficiali, giornali e siti web. Se puoi girale a tutti quelli che conosci, so che non è bello chiederlo, però purtroppo la mail è il solo strumento che ci rimane per far capire come stanno veramente le cose. Un grazie veramente di cuore, per quello che riuscirai a fare. Un abitante della Valsusa

Qui viviamo con gli scarponi ai piedi anche in casa. Viviamo sbirciando dalla finestra quanti mezzi della polizia sono intorno a noi e quanti stanno andando a raggiungere il fronte. Viviamo costretti a dare i documenti per andare a casa nostra. Viviamo con telefoni accesi e sorvegliati. Viviamo schedati, scortati, blindati. [...]

Non li fermeremo? Questo non lo sappiamo, ma almeno potremo testimoniare. Sono anni che ci nascondono la verità, che ci infangano e ora, come se non bastasse, ci hanno anche umiliato pubblicamente definendoci terroristi e nemici dell'Italia. [...]

No signori, le cose non stanno così, vi prego credeteci, le cose non stanno così. Dietro il no Tav non c'è la protesta contro il progresso, ma c'è la precisa protesta contro uno specifico progetto suicida. Un progetto deciso a tavolino che ha deliberatamente ignorato tutte le alternative possibili che in questi anni abbiamo fornito e che consentirebbero la realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità senza questo folle disastro ambientale. [...]

Perché nessuno sulle testate nazionali, che si definiscono super partes, ha ancora detto come stanno realmente le cose? Perché continuano a dipingerla come una lotta di contadini contro lo sviluppo? O peggio ancora come una volontà di isolare l'Italia. Perché nessuno ha ancora parlato con chiarezza dei reali interessi economici in gioco? Perché gli studi ufficiali sulla pericolosità spariscono all'improvviso nel nulla? Ma soprattutto diteci vi prego, perché, anche in sede europea, non vengono vagliati progetti alternativi, che passerebbero sempre di qui ma senza fare il tunnel killer? [...]

I ministri ci insultano, chi tutela le istituzioni ci tradisce, chi li dovrebbe opporre tace, e chi è preposto a raccontare i fatti dipinge con devozione verità distorte. [...]

Come forse qualcuno saprà il nodo cruciale della questione per noi NON è la realizzazione del corridoio cinque. Noi non ci stiamo opponendo al corridoio cinque. Lo abbiamo detto anche in diretta tv (Ambiente Italia). E abbiamo detto chiaramente anche che non vogliamo che il treno non passi da noi per farlo passare sulla terra di altri. Sappiamo che il treno deve passare. Non ci opponiamo a un treno. [...]

Quello a cui ci opponiamo sono i due tunnel killer che si vogliono realizzare. 1 Perché sono un disastro ambientale 2 Perché dietro c'è un progetto che fa vergognare di essere italiani! [...]

Insomma una fetta bella grossa di soldi, lo ripeto solo in parte europei, da spartirsi secondo un piano preordinato già da tempo. Adesso si capisce perché anche le testate giornalistiche, inutile parlare di quelle televisive, solitamente schierate su posizioni opposte si sono ritrovate d'accordo nel condannare il popolo no Tav. [...]

Ci hanno detto che siamo violenti e siamo lì da giorni immobili in mezzo alla neve. Ci hanno definiti sfaccendati e facciamo i turni svegli giorno e notte per resistere ed andare a lavorare. Ci hanno definiti nemici delle istituzioni e, mentre loro ci tradiscono, noi ci organizziamo per portare un po' di tè caldo anche a quei poveri poliziotti, finanzieri e carabinieri, che non ne possono più di quello che sta succedendo, ma che sono lì, a passare le notti al gelo come noi. [...]

Venga caro ministro a vedere chi c'è qua. Vedrà gli anziani che hanno combattuto la seconda guerra mondiale girare con le loro medaglie al valore e spiegare ai giovani poliziotti che è per la libertà che hanno combattuto.

Cari ministri, voi che dite che fra di noi ci sono terroristi e che cercate qualunque appiglio per farci sgombrare. Con che coraggio date del terrorista a chi ha difeso la vostra patria? Vi prego, inventatevi qualche scusa più credibile che improbabili attentati, per giustificare alla gente l'assurda militarizzazione di una parte d'Italia. E poi rispondetemi Con che faccia vi sedete sulle vostre poltrone per buttare nel cesso i soldi.” [...]

Grazie veramente tutto il sostegno che ci darete.

Uno sfaccendato che crede ancora nell'Italia.”

5.2 Tav del Nord Est, il dibattito in rete

I protagonisti sono attivi sul Web, e i protagonisti di questa vicenda sono anche i semplici cittadini che esprimono le loro opinioni facendole conoscere al “mondo”, perlomeno a coloro i quali si addentrano nelle pieghe di questo non più nuovo, ma potente, mezzo di comunicazione. Riporto alcune opinioni, interessanti punti di vista, di persone, spesso informate altre volte meno, che però rappresentano efficacemente in quali maniere il problema viene percepito.

Questo non vuole in alcuna maniera essere esaustivo, ma solamente esemplificativo dell'interesse generato e della possibilità di intervento dell'”uomo della strada”.

Gli interventi sono tratti da un'area discussioni del periodico locale on – line “Bora.la” e, gli eventuali errori di ortografia presenti, non sono stati corretti anche per evidenziare il linguaggio utilizzato.

Luigi (veneziano)

(...) Gli è però che la TAV è una ferrovia, e che – ribadisco ancora una volta – tutte le regioni sviluppate d'Europa e pure quelle meno sviluppate hanno ritenuto di dotarsi di TAV, all'interno di un mastodontico piano di interconnessione delle varie aree geografiche del nostro continente. Questo incontrovertibile fatto trova qui da noi delle legittimissime prese di posizione totalmente contrarie. Io ovviamente apprezzo tutto ciò che porta discussione ed approfondimento, ma mi domando come sia possibile pensare ad un sistema alternativo che ruoti attorno al “chilometro zero”, che dia da mangiare tutti i giorni ai sei/sette milioni di persone che abitano il Veneto e il FVG.

Proviamo a soffermarci un secondo sugli oggetti che ci circondano. Io sto usando un computer fabbricato in Cina, la camicia che indosso è invece fabbricata a Napoli, siedo su una sedia fatta in Finlandia e sto bevendo un succo di arance siciliane imbottigliato in provincia di Parma, mentre un quarto d'ora fa ho mangiato un amaretto morbido fatto in provincia di Cuneo.

Per fare la bottiglia di plastica del succo di arance, è stato utilizzato un derivato dal petrolio probabilmente pompato da un paese arabo. (...)

Detta brutalmente: non esiste un “chilometro zero” che regga, e che possa anche lontanamente essere socialmente accettato. Anche perché milioni e milioni di persone qui in Italia lavorano grazie al fatto che non esiste il “chilometro zero”.

La mia è una semplice constatazione di tipo socio-economico, che se vogliamo contiene in sé una visione pessimistica dell'animo umano, poco o per nulla propenso ad accettare una diminuzione radicale (o semplicemente un mutamento radicale) del proprio regime di vita. (...)

marisa

L'opposizione alle linee ferroviarie ad alta velocità è a livello europeo e esiste anche un coordinamento europeo dei Comitati.

I “corridoi europei” non sono sinonimo di TAV come in Italia si vuol far credere, ma sono solo dei corridoi dove le infrastrutture viarie vengono riviste e migliorate.

Questo significa che si può ristrutturare l'esistente senza fare “grandi opere = grandi affari”.

Per quanto ne so io, nella regione Veneto, la piccolissima industria ha ormai “mangiato” gran parte del terreno agricolo, tanto è vero che ora questa regione ha grossi problemi per il rilancio dell'agricoltura proprio perché....non c'è quasi più terreno agricolo disponibile!

E sempre più, ad esempio in agricoltura, si cerca di realizzare “acquisti a chilometri 0” per abbattere costi e dare un reddito all’agricoltore. Ovvio che questo non è possibile in tutti i settori merceologici, ma in agricoltura sicuramente sì.

Detto questo, ricordo che ai tempi in cui frequentavo all’Università il corso di “economia dei trasporti”, il docente già allora ci diceva: “in Italia i trasporti ferroviari sono stati distrutti perché a livello politico è stato scelto di far decollare l’industria automobilistica”.

ciccio beppe

Fatto sta che qui si parla di TAV/TAC. Opera a cui sono contrario.

marisa

vero, qui si parla di TAV....ma il problema sono le GRANDI OPERE = GRANDI AFFARI.

TAV, Elettrodotti, autostrade dove non servono, ecc. ...il discorso non cambia!

Che tu parli di TAV o di elettrodotti, o rigassificatori, ti trovi sembra davanti alla omertà dei politici che impongono e sposano gli interessi di pochi...

ciccio beppe

Si emigrava anche dal Friuli Venezia Giulia e prima del terremoto se ti facevi un giro per la Carnia e il Gemonese avresti visto scenari non troppo diversi dal mezzogiorno.

Parliamo di capannoni? Bene. 1 ettaro di capannoni chiusi non produce niente. 1 ettaro di “grano duro italiano” sarà pur sempre meglio.

Cosa abbiamo adesso? I capannoni chiusi e neanche un piatto di “grano duro italiano” da vendere ai prossimi nuovi ricchi.

Gli abbiamo in compenso regalato le fabbriche e il know how che nel corso degli anni abbiamo acquisito. Adesso i cinesi fanno i motorini italiani e ce li vendono arrivando qui con una nave. Non con la TAV. Tanto per non uscire troppo dal seminato.

Conosci la blave di Morteàn? Ecco cos’è secondo me il colpo di genio di qualcuno che non ha svenduto il territorio per un capannone in più.

L’aglio di Resia lo sai a quanto lo vendono a chilo?

Lo sapevi che esiste una malavita specializzata nel furto di ulivi? In Alto Adige con le mele ci hanno creato un’industria. Con le mele!

Se vuoi mangiare hamburger sintetici nati sull’asfalto di zone industriali dismesse in giro per il Veneto fallo pure.

Io mi auguro solo che le amministrazioni pubbliche che decidono di intraprendere certe strade poi non abbiano a pentirsene.

ciccio beppe

Io non ho parlato di chilometri zero, in altri posti ho messo in dubbio che i famosi chilometri zero fossero meglio del commercio equo e solidale (prodotti a migliaia di chilometri da qui) ad

esempio. Mi piace la frutta esotica e non intendo privarmene.

Dico che un'economia basata sul capannone è legarsi una corda attorno al collo e sperare che nessuno dia un calcio allo sgabello. Adesso ci stiamo accorgendo che ci sono un sacco di paesi emergenti che ci girano attorno pensando di togliercelo da sotto ai piedi.

Cosa vogliamo fare? Bucare montagne e valli pensando che ci tirerà fuori dai problemi?

chinaski

@ luigi

bene, quindi abbiamo appurato che i turisti non vanno a conegliano e non bazzicano nella "campagna" tra vittorio veneto e treviso. quindi sei d'accordo anche tu che quella zona non dev'essere un granché. ora il punto è che fino a trent'anni fa quelle zone erano bellissime. non scherzo, secondo me la pedemontana veneta era più bella della campagna toscana. adesso quelle zone sono diventate uno schifo. tu parli di germania. io in germania ci ho vissuto, e ho apprezzato la solidità del sistema industriale tedesco. ma in germania non c'è lo scempio del territorio che c'è in italia. in germania la gente vive meglio, è più rilassata, e secondo il motivo è che le città e il territorio sono pensati, gestiti e vissuti meglio.

alpino

quindi lo vedi anche tu che non si possono avere capra e cavoli..avete mai pensato che è proprio anche per il livello di industrializzazione e servizi dei quali dispone Trieste in un territorio così piccolo che la città riesce a mantenere certi tenori? il reddito procapite triestino è tra i più alti se poi lo consideriamo in relazione all'estensione territoriale è quasi un miracolo...senza quell'industria parleremo di figli da portare a scuola? di una casa? di una vita ancora vissuta a Trieste?

chinaski

alpino che cazzo c'entra, a me va benissimo che trieste abbia dell'industria, non mi va bene se l'industria inquina oltre ogni dire. e non mi va bene se per impiantare nuove attività si utilizza terreno vergine invece di riutilizzare le aree dismesse. e non mi va bene se per fare la tav si distrugge la val rosandra. ecc. ecc.

alpino

"E allora chi propone un modello alternativo prenda carta e matita e metta giù quelli che dalle mie parti si chiamano "do conti de la serva", spiegando in maniera semplice come si fa a garantire sviluppo economico che dia da mangiare ogni giorno ai 1,2 milioni di abitanti del Friuli-Venezia Giulia, ai 4,9 milioni di veneti e soprattutto ai 9,8 milioni di lombardi senza la TAV, senza industria, a chilometri zero e quindi senza nemmeno i porti (visto che i porti lavorano a "chilometri 5.000").

5.3 L'assessore Riccardo Riccardi

Vado volentieri a Udine, la città mi piace, la giornata è stupenda.

Al Palazzo della regione ho appuntamento con l'Assessore Regionale ai Trasporti, Riccardo Riccardi, già Direttore di Autovie Venete, concessionaria del sistema autostradale regionale, con interessi in tutto il sistema dei trasporti.



Illustrazione 15: L'assessore ai trasporti Riccardi

L'Assessore è un tecnico - politico, ed esperto nel campo, tra l'altro laureato presso lo Iuav di Venezia, negli anni '80, con una tesi sull'intermodalità.

La sua accoglienza è cordiale e, dopo, i convenevoli di rito iniziamo l'intervista:

D:- Le novità introdotte rispetto al tracciato della Trieste - Divaccia, con le ultime ipotesi

portate all'attenzione del coordinatore Brinkhorst, rappresentano un cambiamento a 180° rispetto al progetto precedente, è questa la posizione ufficiale della Giunta Regionale?

R:- Sì, questa è la posizione ufficiale mia personale e della Giunta. Tra l'altro il tracciato sotterraneo, così tortuoso e impattante dal punto di vista ambientale, con il passaggio attraverso la Val Rosandra, era divenuto insostenibile. Non dimentichiamo che in questo va valutata anche la posizione determinante del Sindaco di Trieste, il quale si è sempre dimostrato contrario all'ipotesi sotterranea.

Ovviamente in tutto questo ragionamento vi è da tener conto della posizione slovena che ha sempre spinto per far passare la linea da Divaccia”.

D:- Quindi un cambio di atteggiamento completo rispetto alla Giunta di Centro Sinistra che vi ha preceduto, la quale non teneva in considerazione alcuna le opinioni delle organizzazioni ambientaliste e della popolazione.

R:- Non sono abituato a parlare del lavoro svolto da chi mi ha preceduto. Che in alcuni casi è stato anche un buon lavoro, ma io non cambio le decisioni prese solo perché chi le ha prese non appartiene al mio schieramento politico. Quando sono arrivato ho esaminato le questioni e tutte le variazioni, modifiche e decisioni sono state prese sull'interesse generale ed in base ad un'attenta analisi costi/benefici, cercando di migliorare un lavoro importante che era stato fatto.

Devo solo registrare che la Segretaria del Partito Democratico era più d'accordo con me che con

il suo compagno di partito Sonogo.

D:- Ma rispetto alle decisioni di modifica del tracciato che peso ha l'atteggiamento del Governo nazionale che, attraverso le dichiarazioni del Ministro Castelli, è sembrato disimpegnarsi dal completamento del Corridoio V?

R:- Questo è inesatto, il Governo ed il Ministro sostengono con forza la realizzazione dell'opera ed appoggiano pienamente la politica della Giunta regionale. Il progetto va avanti, ovviamente con gli opportuni correttivi intervenuti a migliorarne l'accettabilità anche da parte della popolazione residente. Come dicevo prima anche su impulso delle autonomie locali, in primis il Sindaco di Trieste, ma senza dimenticare gli altri organismi territoriali, con la Provincia di Trieste che ha mantenuto un atteggiamento ambiguo, è stato necessario rivedere il progetto in tunnel per le innumerevoli problematiche che avrebbe comportato. Non ultimi i problemi ambientali e di sicurezza, tra l'altro ampiamente evidenziati.

D:- Questo significa che il nuovo progetto, a nord di Trieste, in superficie tiene conto delle osservazioni delle organizzazioni ambientaliste, le quali si sono sempre dimostrate favorevoli ad una soluzione di questo tipo, con il recupero delle infrastrutture esistenti?

R:- Sinceramente devo risponderle di sì. Anche le posizioni delle organizzazioni ambientaliste hanno avuto il loro peso, sia per quanto riguarda gli organismi locali, sia per le decisioni della Giunta regionale, che per l'opinione del Governo nazionale: era assolutamente indispensabile evitare una nuova Val di Susa che avrebbe ulteriormente ritardato, se non inficiato la realizzazione di un'opera che viene ritenuta strategica ed indispensabile per lo sviluppo non solo della nostra Regione, ma dell'intero paese. Solo un pazzo potrebbe pensare di bucare tutta Trieste per la Tav. La Regione vuole fare la Tav ma sostiene la necessità di ampliare il consenso tra la popolazione. Al contempo, deve pensare al collegamento dei porti di Trieste e Capodistria e a cosa succede al sistema dei trasporti fino a quando la Tav non sarà realizzata.

D:- Il nuovo progetto prevede quindi il collegamento con Capodistria, attraverso la ristrutturazione della vecchia linea esistente, senza un collegamento diretto del porto con la nuova stazione prevista ad Opicina?

R:- No, il progetto prevede anche un collegamento del porto di Trieste, indispensabile per il rilancio della competitività dell'intero sistema Regionale, nel quale rientra anche la nuova piattaforma logistica, con la stazione di smistamento di Opicina. Quindi con una linea indipendente dal passaggio attraverso la Slovenia e con il recupero di tutto l'esistente in territorio italiano. Il nostro problema principale non è quello di costruire una nuova rete per il futuro ancora lontano, ma cercare di potenziare quello che abbiamo per mantenere la competitività, che già stiamo perdendo a favore dello scalo portuale sloveno di Capodistria, da ora a quando la rete verrà completata”.

D:- Considerato che la rete Alta Velocità - Alta capacità porterà vantaggi al sistema portuale, quali altri benefici si possono prevedere per il territorio della nostra Regione, tenuto conto che il rapporto Scott & Wilson pare carente in questo senso?

R:- Veda, il rapporto non l'ho letto e si fa molta confusione quando si parla di alta Velocità, ma è evidente che una regione come la nostra che da margine dell'Europa diventa in qualche maniera il fulcro dei traffici commerciali debba dotarsi di un sistema di infrastrutture indispensabili al sistema portuale con tutti i benefici che automaticamente deriverebbero. Altrimenti il discorso di piattaforma logistica che si sta avviando decadrebbe del tutto.”

D:- Il discorso piattaforma logistica è però susseguente all'impianto originario del Corridoio V, nasce adesso quando l'idea del tracciato modale è degli anni '90...

R:- Sì ma oggi i due temi si intrecciano profondamente ed è su queste basi che noi come governo regionale sviluppiamo il discorso delle reti.

D:- Secondo lei visti i finanziamenti dell'UE che coprono il 20% dei costi delle infrastrutture, e nel caso del transfrontaliero arrivano al 50%, è ipotizzabile reperire, attraverso i finanziamenti pubblici e privati, i fondi necessari alla realizzazione dell'opera?

R:- Guardi, io non possiedo la sfera magica ed in questo momento non sono in grado di darle una risposta, comunque la realizzazione dell'opera è un interesse nazionale e non vedo ragione di realizzare delle reti che si fermano a Venezia o a Verona o ancora prima.

D:- Certo è che o l'asse viene completato o sarebbe meglio fermarsi e lasciar perdere, ma non sarebbe meglio fare chiarezza sulla distinzione Alta Velocità/ Alta capacità e decidere cosa ci serve?

R:- Si fa molta confusione su questo tema, noi abbiamo la necessità di avere un sistema molto più competitivo in termini di capacità assoluta di trasporto, ma anche di velocità, sempre però riferito alle merci. Una rete diversa da quella esistente, in prospettiva, deve essere garantita. Non si può affrontare una crisi senza guardare alla prospettiva del futuro.

D:- Una domanda cattiva devo fargliela, lei è stato direttore di Autovie Venete, non le sembra che ci sia un conflitto d'interessi tra la carica che ha ricoperto ed il decidere sul trasporto ferroviario regionale?

R:- Conflitto di interessi in che senso? Io adesso sono Assessore Regionale e mi occupo dell'interesse generale e ho chiuso il mio rapporto con Autovie.

D:- La domanda serve a capire se la possibilità di finanziare la ristrutturazione delle reti ferroviarie può passare anche attraverso l'applicazione di un sistema di tariffazione e di tassazione per il trasporto su gomma come già succede in Austria e in Svizzera.

R:- Ritengo opportuno e necessario che il livello tariffario, per quanto riguarda la gomma, debba avere una uniformità sul territorio europeo, però noi tutti sappiamo che i livelli tariffari sono

anche condizionati dai livelli degli investimenti e la tariffa funziona per remunerare il capitale investito che non è solo pubblico ma anche privato.

L'argomento è articolato e complesso e con riferimento ai provvedimenti svizzeri e austriaci, sottolineo come quelle siano politiche legate ad iniziative, secondo me, datate.

La mia tesi di laurea, alla fine degli anni '80 parlava proprio di questo e il problema specifico italiano è che è un paese nato sulla gomma e tutti gli investimenti sono andati in quella direzione, inoltre nascendo sulla gomma, l'Italia non si è mai preoccupata di far dialogare la gomma con gli altri sistemi modali.

In Italia il ferro per essere competitivo sulla gomma, ha bisogno di una percorrenza media di 4-500 chilometri e anche per le caratteristiche orografiche del nostro paese questo risulta estremamente complicato.

Il problema è strutturalmente complesso e non credo quindi sia una questione di conflitto d'interessi, sicuramente il livello tariffario avrebbe una funzione calmieratrice e potrebbe dirottare una parte dei traffici su rotaia con evidenti benefici ambientali, ma non dimentichiamo che la struttura economica basata sulla piccola e media impresa risentirebbe dell'aumento dei costi.

D:- Parliamo ora di un'opera prevista a corollario della linea Alta Velocità, il polo intermodale di Ronchi Aeroporto.

R:- Il polo nasce per dare risposta al trasporto pubblico locale ed è indipendente dalla linea. La zona si trova in un crocevia importante dove si possono allacciare le diverse tipologie di trasporto, ma è indipendente dalla realizzazione della linea.

D:- In questo caso, con il polo in funzione locale, non possiamo non parlare di come si potrà sviluppare il conflitto Veneto – Friuli V.G. sul tracciato alto o basso della linea...

R:- Io ho già difficoltà a pensare a quello che può succedere in casa nostra, si figuri se mi metto a sindacare su quali possono essere le vicende dei nostri vicini veneti.

Comunque i progetti sono di competenza del gruppo delle Ferrovie dello Stato, i quali dovranno anche decidere sulla redditività o meno delle linee che andranno a progettare. Perciò non vi è alcun conflitto con il Veneto, ognuno esprime la propria opinione, ma poi il tracciato sarà un progetto coerente.

5.4 Dario Predonzan del WWF Friuli Venezia Giulia

A Trieste la giornata è calda, forse la prima di quest'anno. L'appuntamento è presso la sede del WWF di Trieste, e l'arredamento dell'ufficio è decisamente diverso da quello dell'assessore Riccardi.

Dario Predonzan è il responsabile Energia e trasporti per il WWF del Friuli Venezia Giulia.

Oltre a occuparsi di ambiente, dirige da un anno il mensile gratuito “Konrad”, con lui parlerò del ruolo del Wwf, come organizzazione ambientalista nella vicenda Tav.

D:- Per un po’ di tempo il dibattito sulla Tav in città si è sopito, ora sembra riprendere vigore: come mai secondo lei?

R:- Semplicemente sono i poteri forti a decidere, quando e come parlarne, sulle testate locali. E spesso l’informazione offerta è volutamente inaccurata, tendenziosa, segue insomma la corrente del potere.

D:- Il progetto sembra incagliato, da anni si discute sul percorso e sulla stessa necessità della Tav a Trieste, a che punto dell’iter ci troviamo ora?

R:- Innanzitutto è necessario distinguere fra i tre ‘lotti’ nei quali è stata suddivisa la tratta Venezia - Divaccia, ovvero la Venezia – Ronchi sud, la Ronchi sud - Trieste e la Trieste - Divaccia.

Per quanto riguarda la prima, non è stato raggiunto ancora l’accordo tra Regione Veneto e Regione Friuli Venezia Giulia, di conseguenza il progetto non esiste. I veneti propongono una soluzione ‘meridionale’ con il passaggio della ferrovia vicino alle località balneari, mentre la soluzione propugnata dalla nostra Regione è quella di costeggiare l’A4. I costi comunque sono stati valutati intorno ai 4,2 miliardi di euro. Ma è una stima del 2006, quindi quasi sicuramente è sottodimensionata.

Il progetto TAV a Nord Est è incagliato, e io ne sono felice, anche per la diversità di opinioni, tradotta in delibere di Giunta regionale, tra Veneto e FVG.

È emerso ampiamente anche dalle dichiarazioni ai media dei politici di entrambe le Regioni. Il Governo, stando così le cose, non prende nessuna decisione, viviamo in tempi di “federalismo” com’è noto, ed i tecnici di RFI attendono direttive dall’alto, che come sempre seguiranno pedissequamente.

Per il tratto Ronchi sud - Trieste nel 2003 era stata iniziata la procedura di VIA, sul progetto preliminare, ma a fine 2005 quando la fase di valutazione era ancora in corso, il progetto è stato insabbiato perché giudicato inaccettabile sia dal Ministero dei Beni Culturali sia dalla Commissione VIA del Ministero dell’Ambiente. Il progetto prevedeva il superamento del Carso Triestino in tripla galleria (lunga circa 28 km) al livello del mare, con una diramazione per la futura stazione centrale di Trieste, sotto Roiano.

La tratta Trieste - Divaccia è quella studiata più recentemente, e che ha sollevato le maggiori polemiche. Lo studio di fattibilità risale a fine 2008. A scatenare le proteste, non solo delle associazioni ambientaliste ma anche dei Comuni di Trieste e Dolina, è stato il previsto passaggio sotterraneo della Val Rosandra, zona di rilevante pregio ambientale. Inoltre ci si chiedeva dove

sarebbero finiti tutti i materiali di scavo; volumi giganteschi il cui solo trasporto sarebbe stato un problema rilevante, figuriamoci lo smaltimento.

E' notizia di pochi mesi fa che il tracciato sarà sostituito da un raccordo, da realizzarsi in zona Villa Opicina, che da qui raggiungerebbe Divaccia. Non è ancora chiaro, però, se sarà tutto in galleria o parzialmente allo scoperto.

D:- Ma è necessario ed ha un senso progettare percorsi così vicini, se non interni, alla città, con le caratteristiche geologiche ed orografiche che ha Trieste poi...?

R:- Ovviamente no, e anche la serie di curve che costituiva il tratto Trieste – Divaccia del progetto precedente, non permetteva velocità sufficienti. Non si poteva quindi neppure parlare di Tav sulla Trieste - Divaccia. Va detto, peraltro, che in giro per l'Italia le linee TAV, oltre a creare impatti ambientali notevoli, non risolvono affatto il problema del trasporto merci e vengono utilizzate solo da pochi treni passeggeri.

D:- Dunque il problema non può ridursi alla semplicistica dicotomia “no - Tav, sì - Tav...”

R:- Dal mio punto di vista il problema è strutturale. In Italia l'85%-90% delle merci viaggia su gomma e il ruolo del trasporto ferroviario è in costante calo. Ciò non è dovuto alla mancanza di infrastrutture. Un esempio pratico: in Friuli Venezia Giulia la linea Pontebbana (Udine - Tarvisio) è usata sì e no a ¼ della sua massima capacità. E intanto sulla A23 i tir stanno in coda. L'investimento nella TAV non modifica affatto la ripartizione modale tra gomma e ferro.

D:- Quindi? Perché il trasporto ferroviario non è utilizzato? Di chi è la colpa?

R:- I problemi sono cinque: innanzitutto i privilegi e le sovvenzioni (dirette ed indirette) del trasporto su gomma, poi i costi eccessivi del trasporto su rotaia dovuti alle inefficienze strutturali del gruppo FS, le normative penalizzanti, la mancanza di capacità organizzative, e infine – ma per ultimo – l'obsolescenza di alcune linee ferrate.

Tanto per rendere l'idea della mancanza di organizzazione nella gestione delle ferrovie: ho conosciuto un imprenditore che aveva intenzione di movimentare le sue merci (rottame di ferro) da San Giorgio di Nogaro ad Osoppo. Visto che una linea ferroviaria collega direttamente le due zone industriali, decise di scegliere il trasporto su ferro. Solo che le sue merci, nei primi viaggi, ci misero tre giorni ad arrivare a destinazione. Tre giorni per fare una cinquantina di chilometri! Ovviamente finì per ripiegare sui camion.

D:- Quali sono i privilegi degli autotrasportatori?

R:- Principalmente in sconti sul carburante e pedaggi autostradali irrisori. La categoria detiene anche un potere di ricatto non indifferente nei confronti del Governo: un loro sciopero bloccherebbe l'economia di un intero Paese. E così, a differenza dell'Austria e della Svizzera dove il trasporto su gomma è contingentato e si costringono i Tir a salire sui treni, noi dobbiamo sorbirci le code chilometriche sulla A4 e sulla A 23, senza contare il rilevante costo ambientale.

D:- Tornando alla Tav, qual è il rapporto tra le Organizzazioni ambientaliste, in particolare quella da lei rappresentata, con i partiti politici?

R:- I nostri interlocutori non sono i partiti ma le istituzioni. L'Assessore regionale Riccardi, per esempio, alcune nostre obiezioni sulla Trieste - Divaccia, così come alcune proposte per lo sviluppo delle ferrovie in Fvg, pare averle accolte. Da altre istituzioni come il Comune di Trieste, Rete Ferroviaria Italiana e il Ministero delle Infrastrutture, invece, non abbiamo mai riscontrato un'apertura al dialogo.

D:- Parliamo della Slovenia, come è vista la Tav dai nostri dirimpettai?

R:- La Slovenia nella sua Pianificazione dei Trasporti non prevede la Tav, bensì linee ferroviarie ammodernate con una velocità massima di 160 km/h, circa la metà della velocità Tav. E' un progetto logico a differenza di quello italiano: la Tav può avere senso, infatti, se collega grandi città come la Parigi - Lione in Francia.

Rispetto alle merci, inoltre, la Tav non risolve nulla, nemmeno in Francia.

In Italia c'è anche un certo ostruzionismo nei confronti delle ferrovie slovene. Anni fa le Slovenske železnice avevano predisposto un collegamento con un Pendolino sulla tratta Lubiana - Villa Opicina - Venezia. Prima dell'entrata della Slovenia nell'Ue il treno perdeva 40 minuti di tempo per il controllo dei documenti al valico. Dopo l'allargamento di Schengen, Trenitalia obbligava il treno a fermarsi a Villa Opicina per cambiare il personale viaggiante e la locomotiva: un'inutile perdita di tempo, spiegabile solo come tentativo di rendere meno concorrenziale questo collegamento.

D:- Sembra quindi che la concorrenza non faccia piacere a Trenitalia...

R:- Eppure di concorrenza ce ne vorrebbe: i treni Trieste - Roma e Trieste - Milano sono più lenti di trenta - quaranta anni fa... Per decenni le Ferrovie dello Stato sono state gestite come un gigantesco carrozzone clientelare. Non è un caso che lo stesso AD di Trenitalia, Moretti, sia un ex sindacalista Cgil. E comunque, dopo le dichiarazioni scandalose di questo inverno, se ne sarebbe dovuto andare.

D:- La crisi che non è solo economica e finanziaria, ma anche ambientale, secondo lei non sarebbe necessario cambiare il nostro modello di sviluppo?

R:- Il nostro sistema di sviluppo, basato sulla crescita esponenziale, genera delle irrazionalità strutturali, e mi spiego. Sempre per rimanere nell'ambito dei trasporti, in Sicilia mi può capitare di bere acqua minerale imbottigliata sulle Dolomiti, o negli Usa bottiglie provenienti dalla Francia. Anche l'agricoltura biologica non sfugge alle regole del mercato: capperi pugliesi possono essere confezionati in Germania per poi essere reimmessi nel mercato italiano. Per non parlare delle industrie che delocalizzano per seguire il minore costo del lavoro. Questo sistema di produzione ha un costo ambientale elevatissimo.

Un nuovo modello di sviluppo ovviamente è invisibile a chi detiene il potere. Ma possiamo far valere i nostri diritti di consumatori, per esempio acquistando solo merci “chilometri 0”, ovvero prodotte vicino al luogo dove abitiamo. In questo modo possiamo incidere sul mercato.

Senza dimenticare che un elemento fondamentale della democrazia è il controllo dei propri rappresentanti. E in questo le associazioni dovrebbero svolgere, e svolgono, un ruolo fondamentale.

5.5 Una componente della Commissione Trasporti dell'Ue: Debora Serracchiani

Debora Serracchiani è la Segretaria regionale del Partito democratico, nonché Parlamentare europea, in questo caso ho dovuto optare per un'intervista telefonica, significativa anche se purtroppo breve.

L'indisponibilità all'intervista di persona è dovuta al fatto che l'Onorevole si trova abitualmente al Parlamento europeo, e la prima data utile sarebbe stata il 3 luglio, quindi troppo tardi.

D:- Onorevole Serracchiani lei è membro della Commissione Trasporti del Parlamento europeo, cosa può dirci in merito alla cosiddetta Tav nella nostra Regione?

R:- Come ho già avuto modo di dichiarare alla stampa, la preoccupazione sui ritardi nell'avvio dell'esecuzione delle opere in Friuli Venezia Giulia è elevata. Questo rischia di farci perdere i finanziamenti europei, che non dimentichiamo, per le tratte transfrontaliere arrivano al 50%. Bisogna decidere e bisogna farlo in fretta, non possiamo aspettare oltre a rischio di vedere i finanziamenti dirottati altrove dove si prendono decisioni più che l'Unione Europea in questo senso può rivedere le priorità e relegare il tratto regionale tra i progetti non indispensabili. La prossima settimana, il 9 giugno, a Saragozza vi sarà una conferenza dedicata alla revisione delle linee guida dei progetti Ten -T, con la revisione dei criteri di selezione dei progetti che godranno del sostegno comunitario. Il timore è che si decida di superare il principio che dà priorità alle tratte transfrontaliere, con la conseguente diminuzione del contributo finanziario dal 50 al 20% come le tratte interne. Diventerebbe a rischio l'intera realizzazione del Corridoio V.

D:- Leggendo le sue dichiarazioni più recenti, però, queste sembrano molto distanti da quelle che le hanno permesso di raccogliere consenso anche dal “popolo” No tav.

R:- Io sono per una Tav del buon senso, nel rispetto dell'ambiente e del territorio, ma senza perdere di vista l'obiettivo della crescita. In questo senso ritengo indispensabile la realizzazione dell'opera, anche se con le dovute cautele e dando la voce alla popolazione coinvolta. Si deve chiudere la trattativa con Lubiana su un tracciato accettabile, che non soffochi le possibilità di sviluppo del porto di Trieste e che non condanni il Friuli Venezia Giulia a una perenne marginalità.

D:- Perché un Commissario? E perché il Presidente della Regione Tondo?

R:- Dopo le deludenti dichiarazioni slovene sul collegamento tra il porto di Capodistria e quello di Trieste, c'è da chiedersi se dobbiamo cominciare a preoccuparci per il possibile impatto ambientale del tracciato. Mi chiedo soprattutto quale sia l'autorevolezza con cui il Governo italiano sta trattando con quello sloveno e temo che la risposta sia da cercare nell'incertezza e nell'ondeggimento con cui sono state sostenute le nostre posizioni ai tavoli, quelli politici e quelli informali. Ma oltre ai problemi con la Slovenia, il nodo è il rapporto con il Veneto di Zaia, che non sta facendo nulla per il tratto della Tav da Venezia a Trieste e ha tutto l'interesse che la Tav si fermi a Venezia. Così il Veneto potrà avere crociere e logistica e al Friuli Venezia Giulia resteranno i Tir. Tondo è stato eletto per difendere gli interessi della nostra regione. Mi auguro abbia la volontà e la forza di andare a trattare con Zaia allo stesso livello. Quindi propongo che le competenze del commissario straordinario per l'emergenza dell'autostrada A4 Venezia - Trieste siano ampliate anche allo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie della stessa area, con particolare attenzione alla Tav. Questo perché è necessario che i decisori siano in possesso del reale potere decisionale e perché è una follia pensare alla terza corsia dell'autostrada senza considerare anche il sistema ferroviario. Il presidente della Regione e commissario per la terza corsia dell'A4 Renzo Tondo può lavorare per mettere in sinergia le opere su autostrada e ferrovia, ma c'è bisogno del commissario per sbloccare la situazione con il Veneto e con la Slovenia.

D:- I suoi colleghi di partito, in particolare Travanut, Moretton e Sonago non sembra la amino particolarmente.

R:- Io sono la Segretaria regionale del Partito Democratico, ed è abbastanza normale che all'interno del partito vi sia un dibattito interno rispetto alle varie anime e posizioni. Quanto alle accuse apparse sulla stampa, di ambiguità e di non avere un'opinione coerente sul problema specifico, mi sembra si commentino da sole. Poi se ci chiediamo chi le lancia vediamo che non hanno proprio valore. Travanut e Sonago sono i sostenitori di un progetto Tav che con ogni evidenza non va bene, il buon senso ci dice che una buona soluzione, in particolare per la tratta Ronchi sud – Trieste, consisterebbe nel far correre il Corridoio V in parallelo al tracciato della linea storica Ronchi dei Legionari – Opicina - Lubiana, pensando a un raddoppio che velocizzi il più possibile quella linea e ne aumenti la capacità in modo da trasferire quanti più Tir sulla linea ferroviaria. Quindi con un progetto completamente diverso da quanto auspicato dai miei detrattori.

Quanto a Moretton la sua è una ricerca di visibilità all'interno del partito assolutamente legittima, ma strumentale e inconcludente.

D:- Secondo lei, alla fine, la costruzione di questa infrastruttura è così necessaria?

R:- Il Corridoio V, così come il Corridoio Baltico – Adriatico, è da mesi tra le priorità della mia attività al Parlamento europeo. Ho già risposto con una lettera al quesito postomi dall'Assessore Riccardi che mi chiedeva, assieme ai miei colleghi europarlamentari regionali, di attivarmi affinché non passi la proposta slovena che taglia fuori il Friuli Venezia Giulia. L'opera è fondamentale per uscire da un isolamento geo economico che rischia di relegarci in un'area depressa per il prossimo futuro. Appare persino ovvio che non vi sono alternative, ma non si può continuare con la definizione di una politica settaria e settoriale e bisogna entrare in un'ottica di sistema.

La Trieste - Divaccia riveste un'estrema importanza, e auspico una struttura comune italo – slovena, con il collegamento tra i porti di Trieste e Capodistria, ma credo che la tratta transfrontaliera potrà essere realizzata solo se la parte italiana riuscirà a risolvere i suoi problemi e avrà quindi la credibilità necessaria a convincere la parte slovena che vale la pena di investire nelle infrastrutture sul confine.

La priorità dev'essere data alla soluzione dei problemi interni italiani, Veneto e Friuli Venezia Giulia devono migliorare la collaborazione e passare alla realizzazione del progetto.

Il progetto è complesso e va perfezionato, ricercando il maggior consenso possibile del territorio, ma va avanti. E, come da accordi, va presentato entro il 31 dicembre 2010. Non bisogna sottovalutare il monito di Brinkhorst, ed è evidente che è emerso concretamente un problema di coordinamento tra Veneto e Friuli Venezia Giulia e tra Italia e Slovenia. E quindi, pena l'emarginazione, dobbiamo assolutamente superarlo».

5.6 Il sindaco di Ronchi dei Legionari, Roberto Fontanot

Il Sindaco di Ronchi dei Legionari, Roberto Fontanot, è anche il mio datore di lavoro. A Ronchi ci sono nato e a questa terra mi legano molti ricordi, belli e brutti.



Illustrazione 16: Il Sindaco Fontanot

Cinquattaquattro anni, laureato in Storia, è sindaco da quattro anni per il Partito Democratico e sta per terminare il suo primo mandato.

L'esperienza nella politica locale è lunga e spero di ottenere informazioni significative.

D:- Innanzitutto volevo conoscere la posizione ufficiale dell'amministrazione comunale nei confronti della realizzazione del Corridoio V.

R:- Vede, io sento parlare del Corridoio V, o comunque di qualcosa che gli rassomiglia molto, da oltre vent'anni. Ne parlava già mio padre con mio nonno, magari non si chiamava così, ma quest'idea di modernizzazione è lontana nel tempo.

Certo è che a dispetto del progetto che circolava qualche anno fa, poi bocciato dalle commissioni ministeriali, molto è cambiato. Comunque un qualcosa che possa sviluppare l'intermodalità attraverso la crescita dell'aeroporto e dei suoi traffici non può che essere positivo per il nostro territorio, almeno questa è la mia idea personale, e quella della giunta da me guidata.

D:- Ritieni quindi che una crescita economica territoriale non possa essere disgiunta dalla realizzazione dell'infrastruttura.

R:- Siamo nel 2010, nel mezzo di una crisi economica senza precedenti che ci pone degli interrogativi immediati. Il problema è che la crisi limita anche le capacità di investimento e quindi le difficoltà ad accrescere la disponibilità di risorse pubbliche, ma soprattutto private, per la realizzazione di opere infrastrutturali indispensabili è enorme. Tuttavia ritengo che sì, l'opera sia fondamentale.

Ma quando dico "opera" non mi riferisco a un qualcosa di monolitico e calato dall'alto, senza dibattito sul territorio. La mia preoccupazione è soprattutto riguardo alla modernizzazione della nostra area e se questa deve passare attraverso la ristrutturazione dell'esistente, la realizzazione di nuove linee locali o il completamento del Corridoio V poco cambia. D'altra parte i progetti faraonici di fine anni '90 sembrano del tutto abbandonati e questo non può che rallegrarmi.

D:- Cioè? Vuol dire che l'importante non è che sia Tav ma che sia qualcosa di efficiente?

R:- Assolutamente sì. I treni da 300 km/h con gallerie scavate per chilometri e chilometri nel Carso, o meglio ancora, come era stato proposto molti anni fa, con un attraversamento subacqueo fino a Trieste sono improponibili ed oggi inaccettabili, anche e soprattutto per il costo indeterminato oltre che per la loro inutilità.

È necessario ripartire dalla posizione geo economica del nostro territorio, che con la caduta dei confini acquista una sua centralità nel palcoscenico europeo. Trieste ed il suo hinterland, comprese le città confinarie slovene, come Marsiglia. Una grande porta per gli interscambi commerciali sia in direzione set – ovest che nord – sud.

D:- Lo sviluppo del territorio deve passare quindi necessariamente attraverso la collaborazione...

R:- Certo, collaborazione transfrontaliera, ma non solo, anche la collaborazione con la regione Veneto e le altre realtà contermini per un efficace utilizzo delle infrastrutture. Penso allo sfruttamento dell'aeroporto regionale ed allo sviluppo del polo intermodale.

D:- In questo senso l'assessore Riccardi ha indicato il polo intermodale di Ronchi come destinato allo sfruttamento ed al miglioramento del traffico locale.

R:- E anche in questo caso sono d'accordo. Il polo intermodale non può aspettare, né lo farà, la realizzazione di un Corridoio molto lontano nel tempo. Serve che il traffico locale si sviluppi con tempi rapidi per garantire e migliorare la competitività. Questo anche nell'ottica della realizzazione della piattaforma logistica dei porti dell'Alto Adriatico, piattaforma peraltro non direttamente collegata alla Tav.

D:- Come ente locale, ma anche come comune più direttamente interessato allo sviluppo del Corridoio V quali sono i rapporti con la Giunta regionale rispetto alla problematica specifica?

R:- Devo dire che con le istituzioni regionali abbiamo improntato i rapporti sempre nell'ottica della massima correttezza, anche se la precedente giunta ha giocato una partita differente, spingendo la realizzazione dell'opera a scatola chiusa, ma privilegiando economicamente altre direttrici, altri bacini, un atteggiamento un po' ambiguo che ora è cambiato.

A margine di queste considerazioni devo aggiungere che come comuni dell'isontino, nonostante abbiamo sempre agito di comune accordo, abbiamo anche pagato una sorta di opinione preponderante del comune di Monfalcone.

D:- Nella gestione del progetto e delle sue implicazioni che ruolo hanno avuto, se ne hanno avuto uno, le organizzazioni ambientaliste e i movimenti?

R:- Con i movimenti e con le organizzazioni in generale abbiamo avuto scarsissimi rapporti formali, ed io personalmente ho avuto qualche contatto informale. La mia opinione è che movimenti e organizzazioni si siano sempre mossi su posizioni oltranziste, sulla linea del "NO", che le ha relegate a ruoli marginali. E non solamente in questa occasione, ma parlo di un andamento generalizzato in Italia, a differenza di quello che è avvenuto ad esempio in Germania dove i gruppi rivestono anche un ruolo propositivo.

D:- Quindi la sua considerazione rispetto alle istanze ambientaliste è negativa?

R:- A mio modo di vedere nel nostro paese l'ambientalismo ha assunto delle posizioni che non lo hanno portato da nessuna parte, tant'è vero che il consenso per i gruppi Verdi è molto basso. Credo che un certo tipo di ambientalismo, in molti casi, sia anche un ostacolo allo sviluppo.

D:- Da quello che dice lei sembra che si schieri su posizioni "pragmatiche", molto vicine a quelle espresse dall'attuale assessore ai trasporti regionale...

R:- Oggi la posizione pragmatica è una necessità, l'imperativo fondamentale è la difesa e la costruzione del lavoro, senza il quale la nostra società è destinata a deperire. Polo intermodale, metropolitana leggera, miglioramento del trasporto pubblico a breve, medio e lungo raggio, un globale miglioramento e potenziamento dei servizi sono condizione necessaria allo sviluppo del territorio.

In questo quadro non bisogna dimenticare che le risorse finanziarie sono sempre più scarse e quindi il ricorso alla concretezza è indispensabile. In questo senso non mi meraviglio di essere

schierato, su questo specifico tema, su posizioni simili a quelle della Giunta regionale di centro destra, sebbene politicamente sia nel complesso molto distante.

L'essere umano non può essere considerato solamente dal punto di vista economico, ma nel senso kantiano "l'uomo è un fine e non un mezzo", è nel lavoro e nello sviluppo anche economico oltretutto sociale che si ritrova la dignità.

5.7 La sintesi impossibile

Eterogeneità, trasversalità, confusione, disinformazione, interessi, ma anche partecipazione, appartenenza, comunità, impegno sono i temi salienti emersi dalle voci dei protagonisti.

Una sintesi di quanto portato alla luce risulta però impossibile, le aggregazioni tra persone e gruppi vanno molto oltre la semplificazione di schieramento politico.

Le relazioni sono intrecciate e le posizioni, sia in senso favorevole che contrario, completamente trasversali, aldilà di ogni riconoscimento di status, ceto o classe.

Il passaggio dal locale e particolare, al globale e generale, sembra essere automatico, anche se il meccanismo con il quale questo avviene è misterioso.

Per meglio comprendere come il problema specifico della Tav, ma anche quello più generale della tematica del rischio ambientale influenzi l'agone politico, sarebbe necessaria una ricerca più approfondita, anche di tipo quantitativo, per analizzare le variabili che determinano l'aggregarsi sulle varie posizioni.

Semplificando è possibile individuare quattro "opinioni" dominanti.

Vi sono i "NO Tav" che ritengono la linea inutile e dannosa per l'ambiente e ritengono i fautori dell'opera in errore se non portatori di interessi imprenditoriali.

Esistono i cosiddetti "SÌ Tav", cioè coloro che intenderebbero realizzare la linea ritenendola essenziale per la società italiana nel suo complesso, da un punto di vista economico e "trasportistico".

Il "SÌ Tav" pensa che chi si oppone all'opera sia spesso o manipolato dal tribuno di turno o un inguaribile Mister No, magari vicino alle ali estreme dei movimenti alternativi.

Abbiamo poi i "me ne frego Tav", come accade spesso, coloro cioè che non essendo toccati direttamente dalla questione pensano che i "SÌ Tav" e "NO Tav" siano portatori di interessi e poco credibili.

Insomma il classico italiano rassegnato che, probabilmente, rappresenta la maggioranza degli abitanti.

Vi è poi l'ultimo gruppo che chiamerei i "buon senso Tav".

Coloro che pensano che un'opera in se non è una disgrazia e neppure una panacea dei mali locali

e nazionali, ma che vada valutata per quello che è.

Pensano inoltre che in genere, una volta discussa l'utilità di un'opera, quando gli enti preposti ne definiscono la realizzabilità, l'interesse vada spostato sull'efficacia della realizzazione e sul limitare al massimo i disagi per i territori da essa attraversati e massimizzare i benefici.

L'ideologizzazione e il proliferare di dichiarazioni, l'attività di Tribuni del popolo ora in ascesa ora in caduta, politici locali e non, ha reso ormai difficile l'analisi politica della questione e ha finito per rendere anche difficoltosa una verifica di merito.

“Quanto alla tratta Ronchi sud – Trieste, vuoi per l'opposizione di un manipolo di cocciuti ambientalisti, vuoi per le difficoltà intrinseche dell'opera, vuoi per la mancanza di una reale volontà politica a livello di istituzioni nazionali ed europee e di conseguenti adeguati finanziamenti, non parliamo dell'evidente ostruzionismo sloveno, resta incompiuta, anzi si può dire che non sia mai stata incominciata, ma per Isolina questo non è un ostacolo.”

6.- CONCLUSIONI

Trarre delle conclusioni definitive su un problema così complesso non è agevole e può comunque essere opinabile.

Nonostante il materiale esaminato sia stato imponente e denso di dati, cifre, ipotesi e previsioni azzardare un'unica soluzione risulta impossibile.

Si può però partire da una considerazione, di quasi mezzo secolo fa, di uno che si chiamava Bob Kennedy, il cui giardino era grande quanto gli Stati Uniti d'America: *"Il nostro Pil comprende anche l'inquinamento, la pubblicità delle sigarette e le corse delle ambulanze che raccolgono i feriti sulle strade. Comprende la distruzione delle foreste, il napalm e lo smaltimento delle scorie radioattive. Mentre non tiene conto della salute dei nostri figli, della qualità della loro istruzione, il divertimento dei loro giochi, la bellezza delle nostre poesie, la solidità dei nostri matrimoni. Il nostro coraggio, la nostra integrità la nostra intelligenza, la nostra saggezza. Misura tutto, tranne ciò che rende la vita degna di essere vissuta"*.

6.1 Critiche alla visione economicistica

Nel 2045 il Corridoio V sarà in esercizio già da 30 anni, il PIL totale sarà cresciuto di 8,6 bilioni di Euro, l'occupazione aumentata di 116.000 unità, mentre si risparmieranno 27,9 milioni di Euro grazie alla riduzione degli incidenti, 33,5 milioni in meno per la riduzione di CO₂, 1097,1 milioni per minori costi sociali.

A tali conclusioni giunge lo “Studio Strategico per lo Sviluppo del Corridoio Pan-Europeo V (PP6) – Rapporto Finale”, già citato ampiamente in precedenza, elaborato dalla società inglese Scott Wilson Business Consultancy nel settembre 2007 su incarico dell’Iniziativa Centro - Europea (INCE).

Lo studio offre un’utile occasione di dibattito pubblico e di riflessione sulle motivazioni dell’opera, i modi di realizzazione della stessa e le aspettative che ne derivano.

Ovviamente non abbiamo strumenti interpretativi per valutare le conclusioni, anche perché il

rapporto quasi nulla dice sulle metodologie ed i dati utilizzati per giungere ai risultati.

Nel “Programma delle interviste” dello Studio mancano però i Sindaci, le associazioni ed i cittadini, cioè i rappresentanti più diretti del territorio.

Prendendo spunto dalle tematiche affrontate in precedenza e incrociandole con le risultanze dello studio possiamo individuare le criticità del Progetto AV/AC, senza entrare nel dettaglio di tutto quello esaminato in precedenza:

- **Inefficacia dell’alta velocità:** velocità di progetto della linea AV/AC fino a 250 chilometri all’ora, questo è quanto si consiglia per assicurare il massimo guadagno economico ed ambientale, ma in vari passaggi si propongono velocità più basse, ma in più punti, e in special modo nelle tratte oggetto di questa relazione, vi è la necessità di mantenere velocità inferiori; inoltre la ferrovia ad Alta Velocità è adeguata per servire punti distanti più di 250/300 km, mentre nel nostro caso, nei 320 km che dividono Mestre da Lubiana, il treno dovrebbe effettuare tre fermate intermedie (aeroporto Marco Polo di Venezia, aeroporto di Ronchi e Trieste; tuttavia questa previsione difficilmente sarà accolta dalla Slovenia, che nel suo Piano territoriale nazionale ha indicato per il corridoio tra (Trieste) - Koper e Ljubljana - Maribor una velocità di 160 km/h, una scelta assolutamente condivisibile vista la priorità del traffico merci proveniente dal Porto di Capodistria e la morfologia del territorio; infine, ma da non trascurare si sottolinea come una linea ferroviaria con velocità di progetto a 300 km/h consuma energia tre volte di più di una a 160 km/h;
- **Sottovalutazione dei danni ambientali:** vi è una grave sottovalutazione degli impatti ambientali e paesaggistici, con l’ipotizzato attraversamento del Carso per mezzo di tre tunnel, anche passando per la Val Rosandra; si evidenzia un’eventuale tutela delle grotte, ma se ne annuncia il riempimento nel caso di intersezione con i tunnel ferroviari, con contestuale “dirottamento” dei corsi d’acqua sotterranei; si sostiene che l’impatto sulle grotte e sul paesaggio saranno minimizzati grazie alle gallerie, ma l’ambiente carsico è estremamente complesso ed è oggetto di una mole enorme di studi approfonditi, per cui queste indicazioni appaiono del tutto inaccettabili.
- **Inefficacia nella diversione modale:** il trasferimento modale del traffico passeggeri a livello regionale dalle strade alle ferrovie nel 2045, come risultato dell’attuazione del Corridoio V vedrà la quota delle ferrovie aumentare dello 0.62% con un uguale calo del traffico su strada, quindi ben il 92,5% del traffico passeggeri regionale rimarrà sulla strada e solo il 7,5% andrà su ferrovia; la quota di traffico eliminato dalla strada sarà inferiore all’1% (tra 37 anni e con il Corridoio V già in funzione da 30 anni!); nei Paesi attraversati dal Corridoio 5 – nel 2045 – si prevede una diminuzione del numero di viaggiatori aerei di circa 440.000 passeggeri all’anno, cioè una diminuzione del 25%: questo dato appare però in netta contraddizione con la prevista

costruzione di un grande Polo Intermodale presso l'Aeroporto di Ronchi dei Legionari; il miglioramento delle infrastrutture ferroviarie comporterà un aumento della domanda, ma ciò dipenderà anche dai modelli di esercizio che i gestori della rete saranno in grado di attuare, in assenza dei quali i benefici potenziali derivanti dalla costruzione del Corridoio V rischiano di andare perduti; uno scenario così a lungo termine comporta moltissime variabili, dalla situazione internazionale, ai costi ed alla disponibilità di carburanti, dalle evoluzioni tecnologiche, alla tipologia delle merci da trasportare ed alla maggiore consapevolezza ambientale delle popolazioni.

- **Insussistenza dei benefici per porti e qualità servizi:** molto utile per comprendere le carenze dell'attuale sistema ferroviario è uno studio prodotto nel 1999 dall'Autorità portuale di Trieste, secondo il quale i fattori critici del Porto di Trieste, non dipendono principalmente dall'assenza di un'infrastruttura AV/AC e la perdita tra il 10 ed il 20% negli ultimi 5 – 10 anni della quota di carico ferroviario del Porto è legata a quattro principali problemi strutturali:

- la “massa critica” inferiore al volume dei trasporti internazionali;
- un'inadeguata struttura tariffaria;
- un numero insufficiente di carrozze merci;
- l'incapacità dei trasportatori stranieri di utilizzare le ferrovie italiane, verosimilmente per l'incapacità di queste ultime di attrarre questo tipo di clientela.

- **Irrelevanza, se non dannosità per il turismo:** si ritiene che il turismo rappresenti il più importante beneficio derivante dal nuovo collegamento ferroviario fra Veneto, Friuli Venezia Giulia e Slovenia (più ancora del trasporto merci) e che la domanda principale di trasporto ferroviario del Corridoio V sarà rappresentata dai turisti, attratti dalla straordinaria bellezza dei paesaggi italiani e sloveni, dalle strutture ricreative offerte e dal patrimonio storico e naturale delle città come Venezia, Trieste, Udine e Lubiana, ma ad oggi il traffico passeggeri transfrontaliero è il meno significativo, con circa 2.000 passeggeri/giorno a Tarvisio e solo 500 passeggeri/giorno a Villa Opicina; inoltre la grave sottovalutazione degli impatti ambientali e paesaggistici dovuti alla costruzione della linea AV/AC appare in netta contraddizione con le prospettive di sviluppo turistico.

- **Attese economiche:** per la Slovenia, ma in larga parte anche per il Friuli Venezia Giulia, la prospettiva è soprattutto quella di diventare una regione di passaggio delle merci tra i paesi della delocalizzazione nell'Europa dell'Est ed il Veneto: in termini economici questo traffico di passaggio porta pochi vantaggi, ma aggiunge un costo ambientale notevole; inoltre non si comprende su quali presupposti si basano le previsioni sull'aumento del PIL e la creazione di posti di lavoro.

- **Indeterminatezza dei tempi di realizzazione:** alla data dell'anno 2015 (tra 7 anni!), tutti gli sviluppi pianificati ed approvati all'interno del Corridoio V si possono considerare puramente teorici; recenti accordi italo - sloveni prevedono di iniziare i lavori sulla tratta Trieste – Divača nel 2013 e – se saranno confermate le intenzioni di costruire ex-novo un tunnel in ambiente carsico - l'opera richiederà investimenti ingenti e difficilmente preventivabili e potrà incontrare difficoltà tecniche molto complesse, per cui si può ipotizzare almeno in alcuni lustri il tempo necessario al suo compimento. Tempi analoghi sono prevedibili anche per altre tratte del Corridoio V (ad es. per il collegamento tra Francia ed Italia si parla ottimisticamente del 2022/2024).

6.2 Il momento delle scelte ragionevoli

Non è semplice valutare l'utilità in termini trasportistici di un'opera di questo genere con simulazioni e previsioni "matematiche", questo è dovuto al fatto che esistono praticamente infinite variabili, di cui molte incontrollabili.

Pertanto molte delle variabili non riguarderebbero la nazione italiana e forse neanche quella europea ma andrebbero oltre.

Per citarne alcune fra le tante: lo sviluppo dell'economica nei prossimi cent'anni, come si svilupperà tale economia in termini di dinamica e caratteristiche, se i flussi di merci saranno attratti da questa nuova infrastruttura, che quindi sarà iper - alimentata, ovvero sceglieranno altre strade, se le politiche di trasporto faciliteranno l'uso di tale opere (per esempio con un'opportuna politica fiscale o di pedaggi) rispetto a altre (ad esempio l'attuale autostrada), se lo faranno se ciò avverrà con costanza nei prossimi decenni o tale atteggiamento sarà mutevole a seconda del governo locale, nazionale o europeo.

A questo occorre aggiungere infinite altre variabili, legate ad esempio allo sviluppo tecnologico o sociale.

Se non si ha una visione di incremento dello scambio di merci, non interessa il primato europeo su tali tecnologie e opere, non si vuole spostare il traffico merci da gomma a ferro, l'esito di una simulazione sarà sfavorevole alla TAV.

Occorre poi che la visione e le conseguenti politiche attuative, siano esse europee o nazionali, siano mantenute nel tempo (dove per tempo si intendono decenni), poiché il suo modificarsi avrebbe un esito disastroso sulla scelta che si è effettuata.

Il Corridoio V si rivela, quindi, come un mix confuso di idee in cui prevale per assurdo una posizione “ambientalista” cavalcata dai costruttori e dalla R.F.I. (Rete Ferroviaria Italiana - tra i progettisti per conto F.S.), secondo la quale l'opera sarebbe indispensabile per ridurre

l'inquinamento atmosferico che interessa la pianura Padana, trasferendo la movimentazione merci e passeggeri da gomma a rotaia.

Il tutto inserito in uno scenario internazionale che prevede come unico obiettivo dell'opera l'incremento del commercio, e quindi un maggior sfruttamento delle risorse disponibili, posizione anti ambientale per eccellenza.

La nozione di corridoio è assolutamente ragionevole al fine di garantire che le scelte di investimento dei diversi Paesi interessati siano coerenti, per esempio per evitare che un Paese costruisca una ferrovia verso un valico mentre il Paese confinante realizza un'autostrada.

Detto questo, i "corridoi" non hanno però in sé senso funzionale.

Infatti i traffici che li interessano sono prevalentemente interni ai Paesi coinvolti, quindi non transfrontalieri.

I problemi eventuali dei traffici di lunga distanza sono in grandissima parte generati dalla congestione sulle reti regionali come il passante di Mestre nel caso del Corridoio V, e dunque la loro soluzione passa per miglioramenti nelle reti regionali.

I traffici "di lunga distanza", che motiverebbero il concetto di corridoio, sono particolarmente irrilevanti sull'asse Lisbona - Kiev, per una serie di ragioni che provo ad elencare.

Innanzitutto il traffico passeggeri di lunga distanza, oltre che essere esiguo rispetto ai movimenti interni a un Paese o a una regione, si muove e si muoverà in aereo: oltre i 500 km neppure le ferrovie ad alta velocità sono competitive con l'aereo, soprattutto in un contesto liberalizzato, cioè con tariffe "low cost" e non più con le tariffe delle iper - protette compagnie di bandiera ormai scomparse.

I traffici merci di lunga distanza sono anch'essi esigui e tali rimarranno: il Portogallo e l'Ucraina avranno comunque scambi modesti in volume.

Per questo traffico la ferrovia è la soluzione ideale, ma per i servizi ferroviari merci la velocità non è un requisito, come conferma il successo delle ferrovie statunitensi, con velocità commerciali di trenta km/h.

Inoltre, sull'asse Lisbona - Kiev l'alternativa marittima è competitiva a quella ferroviaria.

I traffici di breve distanza, transfrontalieri, sulla intera estensione di un corridoio sono certo molto più consistenti, ma ciò costituisce proprio la smentita della necessità funzionale del corridoio.

Sono traffici consistenti tra ogni coppia di Paesi, in ogni direzione, e per l'Italia dominano i traffici nord-sud, ortogonali a quelli del Corridoio V.

Meglio sarebbe quindi considerare l'opportunità di realizzare "maglie" europee impernate sui singoli Paesi, anziché su "corridoi", come peraltro sembra essere l'attuale sviluppo delle reti TEN.

Per la situazione specifica del tratto triestino, utilizzando a piena capacità per le merci la linea di Tarvisio, la quale presenta un orientamento nord - sud assai più consono al porto di Trieste ed alla sua storia, impegnandosi seriamente in una politica di disincentivazione del trasporto su strada, senza la quale non è ipotizzabile uno spostamento su ferrovia del traffico merci e cercando in tutti i modi di ristrutturare e migliorare le linee già esistenti per favorire gli spostamenti di persone, alleggerendo così l'ormai insostenibile congestione del traffico veicolare si garantirebbe piena competitività alle infrastrutture regionali.

6.3 Cosa è meglio per cittadini della Regione Friuli Venezia Giulia

Lo studio già citato dell'Ingegnere De Bernardi, commissionato dal WWF, spiega con dovizia di dati come non di TAV e di gallerie sotto il Carso abbiano bisogno il Friuli Venezia Giulia ed il porto di Trieste, bensì di alcuni interventi di ammodernamento e potenziamento sulla rete esistente.

Tra questi, i famosi 6 km tra Trieste e Capodistria, che da un lato consentirebbero alle merci da e per il porto di Trieste di utilizzare anche la nuova linea Capodistria – Divača, strategica e irrinunciabile per la Slovenia, dall'altro permetterebbero di attivare un servizio passeggeri tra Trieste e l'Istria.

Accanto a ciò, gradualmente e a costi di un ordine di grandezza inferiori a quelli della TAV, bisognerebbe realizzare ulteriori interventi sulla rete esistente: come il raddoppio della Cervignano - Udine e della tratta Monfalcone - Bivio di Aurisina, per eliminare i “colli di bottiglia” e permettere di sfruttare al massimo le potenzialità delle linee attuali, Pontebbana in primis, sia per le merci, sia per i passeggeri, con notevoli benefici anche a breve termine per esempio in termini di riduzione dei tempi di percorrenza.

A questi interventi sarebbero dovuti essere destinati i fondi europei che invece sono stati sprecati solo per i progetti delle assurde linee TAV tra Mestre e Divača e che hanno rappresentato – va detto – una torta appetitosa per tanti progettisti e consulenti...

Serve, da subito, un'intelligente politica dei trasporti, finora del tutto inesistente, che trovi poi un'indispensabile sponda nella politica estera, per superare le residue resistenze slovene e proporre ad esempio la partecipazione dell'Italia alla costruzione della nuova linea Capodistria - Divača, contestualmente ai 6 km della Trieste - Capodistria.

Il tutto nell'ambito di un piano dei trasporti attento alla sostenibilità ambientale ed economico - sociale degli interventi.

Ne guadagnerebbero tutti, in primo luogo il porto di Trieste, che potrebbe contare su adeguati miglioramenti infrastrutturali in tempi ragionevoli e non, forse, fra 30 anni come con la TAV.

Verona è già stata scelta a livello europeo come "centro multimodale" al di qua delle Alpi; a breve termine e nei prossimi decenni per Verona passerà l'asse stradale e ferroviario, Nord - Sud e non Est – Ovest, dei traffici di merci dal Mediterraneo verso l'Europa Centrale.

Escludendo quindi la parte commerciale internazionale del progetto, l'unica che ne può giustificare economicamente la realizzazione, a meno che non si pensi che investimenti di questo livello vengano realmente fatti per risolvere problemi ambientali, il resto, compresa l'alta velocità passeggeri, rimane a livello di propaganda e utopia economicistica.

La Priorità non è quindi il Corridoio V che tra l'altro è stato rinviato a tempi biblici dall'Unione Europea.

Per rimanere alla sola regione Friuli Venezia Giulia, un'attenta valutazione delle criticità ambientali dell'intervento porta a ritenere irrealistico l'intero progetto.

Gli impatti ambientali sono relevantissimi con la previsione di un tunnel scavato interamente sotto il Carso triestino per una linea che dovrebbe poi passare, proseguendo in parte nel sottosuolo, nella vicina Slovenia per arrivare a Lubiana e continuare poi in Ungheria.

La difficoltà tecnica di scavare tunnel nel Carso può essere ben compresa se si pensa che la galleria di 4 km a circa 300 m di quota per la Grande Viabilità Triestina è stata realizzata con grande difficoltà e con grandi ritardi dopo oltre 8 anni di lavoro, oltre a quelli trascorsi per la progettazione e lo studio delle varianti.

Questi stessi problemi verrebbero moltiplicati a dismisura per gli oltre 30 km di tunnel immaginati per il Corridoio V, che in un primo tratto dovranno passare nel massiccio calcareo del Carso e delle sue grotte, e poi anche per un altro buon tratto nel flysch sotto la città di Trieste, col rischio di destabilizzarne una quantità di edifici e strade.

Il problema squisitamente tecnico di come ci si raccorderà con la Slovenia, inoltre sembra irrisolvibile giacché le gallerie dovranno prendere rapidamente quota dal sottosuolo di Trieste, sotto passando il torrente Rosandra, al plateau del Monte Carso.

La linea quindi, oltre a richiedere assurdamente treni "subacquei", dovrebbe anche terminare a Trieste, perché suoli e pendenze non consentirebbero la realizzazione di una linea TAV, ma nemmeno di una linea ferroviaria normale.

Il costo stimato (2001) della sola tratta Ronchi sud – Trieste, ovvero i tunnel immaginati sotto il Carso, è di oltre 3 miliardi di euro.

Né Ungheria, né Ucraina hanno peraltro realmente aderito al progetto, anche per mancanza totale di finanziamenti.

Se il Corridoio V si farà non sarà completamente a carico dell'Unione Europea, e a suo tempo il presidente Illy, propose che la stessa Regione FVG si accollasse una parte dei costi dell'opera.

Chi dirà ai cittadini italiani che dovrebbero pagare altre tasse per permettere la realizzazione

della rete ferroviaria slovena, ungherese ed ucraina?

È evidente che l'”Opzione zero” sull’Alta Velocità sembra essere quella più ragionevole per il nostro territorio, ma solo se ciò significa anche intervenire con decisione sulle ferrovie esistenti, con interventi di potenziamento rivolti a migliorare l’efficienza del servizio in particolare per il trasporto passeggeri di breve percorrenza ed il trasporto merci, anche per valorizzare al meglio le realtà già esistenti sul nostro territorio.

"Questa non è una questione partitica, né solamente ambientale, è diventata una questione morale, ma noi all'inizio non lo sapevamo".

Così un attivista della campagna contro l'Alta velocità in Val di Susa.

Inceneritori, rigassificatori, elettrodotti: è necessaria *"una battaglia contro l'irrazionalità che genera paure"*, come dice Fassino, *"una regressione culturale (...) emotività"* - o forse invece, come ribatte un sindaco a Mercedes Bresso, che si ripromette di spiegare *"che non morirà nessuno"*: *"Noi siamo contrari proprio perché siamo perfettamente informati"*?

"Usi del territorio localmente non voluti" definizione debole delle scienze sociali.

In tempi di presunto villaggio globale, la leva cruciale di azione per i movimenti sociali è senza dubbio l'informazione, o meglio, la contro - informazione: un sapere scientifico (expertise), esperto, ma innestato sulla conoscenza del territorio, sul sapere locale.

Una sorta di “sapere profano” che contrasti l'eccezionalismo cognitivo della scienza, il quale vuole sottrarsi a influenze storiche, sociali e culturali.

La scienza ufficiale, non disgiunta da interessi anche economici, minimizza le obiezioni relegandole a un problema di comunicazione, bollandole come “pregiudizi arcaici”.

Questi pregiudizi vengono però spazzati via da Donatella della Porta e Gianni Piazza, Istituto Europeo di Fiesole e Università di Catania.

L'ostinazione di pochi abitanti che non vogliono pagare i costi di beni pubblici utili a tutti noi, barricati nel loro privato benessere, incapaci di proposte alternative: *"dove volete, ma non nel mio giardino"*.

In realtà questi conflitti, se studiati attraverso gli attori coinvolti, le risorse mobilitate, i temi affrontati, le iniziative intraprese, si rivelano sì locali, ma non particolaristici.

Si mostrano come conflitti globali e più che Nimby si rivelano Nope (not on the planet earth).

La controversia è incentrata sull'idea di sviluppo, ad essere contestate sono le infrastrutture, e le ambizioni stesse della presunta modernità.

"Dicono che siamo contro il futuro, come se un ponte di cemento e acciaio fosse il futuro, dato che se ne costruivano ottanta anni fa, quando si pensava alla società delle automobili".

"Questo non è un confronto tra modelli alternativi di trasporto: qui bisogna cominciare a chiedersi quali merci produrre, e dove portarle e perché".

"Non vogliamo che questa valle diventi un corridoio senza vita, e che nessun altro luogo d'Italia e del mondo diventi un posto dove possono passare i grandi affari, ma le persone non possono più vivere".

Si contesta l'idea stessa del ragionare politico su categorie zombie, ormai defunte e sorpassate.

Viene rivendicata una nuova attenzione della politica al territorio in quanto tale, dove percorrere una via sostenibile al giusto (ed inevitabile) progresso.

Va allora chiarito cosa si intende per bene comune, per non perseguire mere operazioni speculative ammantate del fascino della crescita.

Per Chiamparino, sindaco di Torino del Partito democratico, *"nessuno può esercitare un diritto di veto su un progetto democraticamente deciso da autorità nazionali e internazionali"*, perché *"non spetta alla Val di Susa dire se il treno ad alta velocità è utile per l'Italia"*.

Una linea di irrigidimento della politica nei confronti della spinta proveniente dal basso, come già visto anche per la vicenda regionale con le dichiarazioni di Illy, Sonigo, Mainardi e degli altri decisori.

Sembra quindi poco discutibile che certi conflitti riguardino la crisi della democrazia rappresentativa, intesa non solo come richiesta di maggiore decentramento, ma anche di procedure più trasparenti e plurali.

Il problema non è di chi abbia il potere ma di come questo sia distribuito.

Non è più il tempo della delega assoluta ai rappresentanti e i movimenti sociali possono diventare così officine di una diversa democrazia attraverso le relazioni.

La contestazione come rafforzamento della comunità, contestazione che non insidia più solo i contenuti, ma anche le procedure.

Forse in questa interpretazione si può leggere il cambiamento di rotta della Giunta del Friuli Venezia Giulia rispetto alla tratta regionale della Tav..

Al di là delle incognite tecniche, della difficoltà del reperimento dei fondi, delle beghe politiche fra territori contermini, nazionali e internazionali, oltre a tutte le teorie economiche e di sviluppo, senza distinguere tra crescita e progresso, ciò che posso ricavare da questo elaborato, quello che mi rimane impresso nella mente e nella coscienza, è una breve e lapidaria considerazione dell'Assessore Riccardi: *"...volevamo assolutamente evitare il ripetersi di un'altra Val di Susa"*.

Bibliografia

Migliorini Franco, Un corridoio tutto da inventare. Ed. Marsilio Venezia 2007
Platania Maurizio, Ad alta velocità. Ed. Kappa Vu Udine 2007
Peter Hamilton, Talcott Parsons. Ed. Il Mulino Bologna 1989
Donatella Della Porta, Gianni Piazza, Le ragioni del no. Le campagne contro la TAV in Val di Susa e il Ponte sullo Stretto. Ed. Feltrinelli Milano 2008
Donatella Della Porta, Comitati di cittadini e democrazia urbana. Ed. Rubettino Roma 2004
Poggi Gianfranco, Incontro con Max Weber. Ed. Il Mulino Bologna 2004
De Marchi Bruna; Pellizzoni Luigi; Ungaro Daniele, Il rischio ambientale. Ed. Il Mulino Bologna 2001
Pellizzoni Luigi; Osti Giorgio, Sociologia dell'ambiente. Ed. Il Mulino Bologna 2008
Bettini Virginio, Rabitti Paolo, Tartagga Angelo, Alta velocità. Valutazione economica tecnologica e ambientale del progetto. Ed. CUEN Napoli 1997
Bettini Virginio I perchè del No. Ed UTET Torino 2006
Ferdinando Imposimato, Sandro Provvigionato, Corruzione ad Alta Velocità. Viaggio nel governo invisibile. Ed. KOINè Nuove Edizioni Roma 1999

Sitografia:

<http://messengeroveneto.gelocal.it/>
<http://www.ilfriuli.it/if/>
<http://www.uniurb.it/>
<http://www.lavoce.info/>
[http://www.spintadalbass.org\)](http://www.spintadalbass.org)
www.wwf.it/friuliveneziagiulia/
<http://www.legambiente.it>
<http://www.regione.fvg.it/>
<http://ilpiccolo.gelocal.it/>
<http://it.wikipedia.org/wiki>
<http://www.notav.eu/>
<http://www.comune.re.it>
<http://www.trail.liguria.it/>
<http://www.mit.gov.it/mit/>
<http://www.confindustria.it/>
<http://www.ilsole24ore.com/>
<http://www.scottwilson.com/>
<http://www.beppegrillo.it/>
<http://www.notav.it/>
<http://www.osservatoriosullalegalita.org/>
<http://www.lunanuova.it/>
<http://www.lavalsusa.com>
<http://www.legambientevalsusa.it>
<http://www.ambientevalsusa.it>
<http://bora.la/>
<http://www.notav.info/>
<http://www.finanze.it/>
<http://www.italianostra.org/>
<http://europa.eu/>
<http://ambientefuturo.org>