

PRIMO PIANO

GRANDI OPERE Tav in Friuli Venezia Giulia come il “ponte sullo stretto” rispunta come la gramigna

Vivo il progetto della Tav in Fvg è falso sia stato già “rozzamato”

Un ginepraio di disposizioni con il solo obiettivo: far rientrare dalla finestra ciò che era uscito dalla porta

NOSTRO SERVIZIO
redazione@friuliser.it

► In Fvg il collegamento ferroviario tra Venezia e Trieste, facente parte prima del Corridoio 5 Lisbona - Kiev e ora denominato Mediterraneo tra Algeciras (Spagna) confine ucraino, dai primi anni 2000 ad oggi ha cambiato nome mantenendo però la sostanza. Si è passati da una linea AV (alta velocità ndr), ad una linea dedicata AC (alta capacità per passeggeri e merci ndr) a 160 km/h, ad una AV/AC, all'ultima versione “Velocizzazione” sulla linea storica da Venezia ad Ronchi dei Legionari e a seguire fino ad Aurisina



Una galleria nel Carso di quasi 18 km per un costo di 1,8 miliardi

una nuova linea AV/AC come nel Progetto del 2010.

Il primo Progetto Alta velocità riguardante la tratta Ronchi dei Legionari - Trieste, venne bocciato in sede di V.I.A. (Valutazione di Impatto Ambientale) nel 2005 per i possibili danni irreversibili nelle gallerie nel territorio carsico.

Nel 2007 venne redatto un nuovo Progetto AV tra Venezia e Trieste che dopo situazioni rocambolesche, solo grazie ai Comitati No Tav i particolari furono divulgati agli Amministratori locali e ai cittadini con numerose assemblee.

Per vincere la riluttanza dei Sindaci friulani a firmare il Protocollo d'Intesa, l'assessore ai trasporti dell'epoca Lodovico Sonogo (Pd) promise allettanti compensazioni, ma il progetto fu ritirato perché giudicato nella porzione carsica un lavoro “colossale titanico a parte i costi...” dagli stessi dirigenti RFI (Rete Ferroviaria Italiana) che gestisce le infrastrutture ferroviarie rotative comprese ndr).

Nel 2010 fu la volta di un nuovo Progetto AV/AC Mestre - Trieste diviso in 4 tratte: Mestre - Aeroporto di Venezia, Aeroporto di Venezia-Portogruaro, Portogruaro - Ronchi dei Legionari e Ronchi dei Legionari - Trieste.

Per dirimere le controversie tra i Sindaci veneti interessati all'opera, il Governo nominò un Commissario, Bortolo Mainardi, che contemporaneamente era pure componente di una Commissione

V.I.A. Quasi la totalità delle Amministrazioni comunali delle due Regioni e delle Provincie di Venezia e Gorizia espressero Osservazioni negative al Progetto.

Forti dubbi e perplessità vennero condivise dal Commissario Mainardi nelle relazioni mensili che inviava al Ministero delle Infrastrutture e riguardo al Progetto affermava, “anche a occhi non esperti sono più che doppi rispetto ai costi medi praticati per analoghe Opere già realizzate nei paesi europei”.

Il costo a preventivo era stato stimato in circa 7,4 miliardi di euro. Per mediare le posizioni Mainardi propose un miglioramento della linea storica affermando che “l'attuale linea è sottoutilizzata del 45%, quindi preferiamo mettere a regime quello che già abbiamo per poi, eventualmente, pensare al potenziamento”.

Questa proposta trovò l'adesione dei Sindaci veneti e friulani.

Il Progetto del 2010 venne accantonato durante un incontro il 26-03-2014 tra il Ministro Lupi e Presidenti del Veneto e Fvg con i

responsabili della rete ferroviaria. (per approfondire: <http://www.mit.gov.it/mit/sit.php?p=cm&o=vd&id=3159>)

Inoltre RFI fu incaricata della stesura di un nuovo progetto mentre stava elaborando la velocizzazione della linea esistente con interventi funzionali di ammodernamento tecnologico per permettere la velocità fino a 200 Km orari.

Alla scadenza del 31 marzo 2014, l'incarico al Commissario Mainardi non venne confermato.

Dopo una anno circa di mancanza di notizie in proposito, nel settembre 2015 a margine di un Convegno a Trieste, l'ing. Maurizio Gentile amministrazione delegato di RFI affermò che il Progetto riguardava il collegamento tra Venezia a Bivio Aurisina prevedendo l'utilizzo della linea esistente e “40 km per i quali prevediamo la costruzione di una linea nuova a velocità costante attorno ai 200 chilometri orari”.

Un accordo di programma della durata di 17 anni sul potenziamento delle reti ferroviarie in Fvg venne firmato i primi di gennaio del 2016 tra A.d. Gentile e la Presi-

dente Debora Serracchiani.

Dopo qualche mese grazie all'interrogazione dell'on. Serena Pellegrino riguardante quali fossero i 40 km di nuova linea AV, si seppe che il collegamento interessato era tra Ronchi dei Legionari e Bivio Aurisina, “18 km quasi completamente in galleria” per un costo di 1,8 miliardi di euro.

La conferma di tutto ciò si ebbe a fine luglio in una audizione alla Camera dei Deputati Commissione trasporti in cui venne presentato lo “Studio Preliminare di Potenziamento della Venezia Trieste”.

Dopo 4 anni di analisi la Commissione di Valutazione d'Impatto Ambientale, a metà giugno scorso dava (per la seconda volta) un parere negativo alla tratta Ronchi - Trieste del Progetto AV/AC del 2010 per le troppe criticità ambientali.

Nella sovrapposizioni delle competenze, classica caratteristica italiana, ci si ritrova che il Ministero delle Infrastrutture ha ritirato il Progetto AV/AC del 2010 Mestre - Trieste proponendo una Velocizzazione della linea esistente da Venezia fino a Ronchi dei Legio-

nari e successivamente fino al Bivio Aurisina riproponendo una nuova linea AV/AC come previsto nel Progetto del 2010, porzione del collegamento fino a Trieste, precedentemente bocciato.

Contemporaneamente nella Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente, l'analisi delle tratte da Mestre a Ronchi dei Legionari del Progetto del 2010 sono state sospese per richiesta del proponente Italferr, società controllata da RFI.

Si ricorda che in base alla legge Obiettivo sulle grandi opere qualora il parere ad un progetto sia positivo, automaticamente il Progetto diventa Definitivo.

A creare ulteriore confusione ha contribuito pure il Consiglio regionale che il 30 settembre con l'approvazione della legge 150 “Disposizioni per la tutela e la valorizzazione della geodiversità, del patrimonio geologico e speleologico e delle aree carsiche”.

Nel testo approvato, dopo le premesse che esaltano le caratteristiche e le peculiarità dell'ambiente carsico, si nota che l'art.17 prevede delle deroghe per la costruzione di opere pubbliche (es. Tav) che potrebbero “provocare alterazioni ambientali permanenti e, in particolare, alterare il regime idrico o compromettere la funzionalità dell'ecosistema”.

Districarsi in questo ginepraio non è semplice.

Tuttavia alcuni elementi certi sono che la linea Venezia - Trieste è ampiamente sotto utilizzata, il bacino di traffico è scarso considerando che le stazioni interessate saranno Venezia, Aeroporto di Ronchi e Trieste, non c'è alcun collegamento internazionale con l'est per la mancanza di sufficiente clientela, l'Europa non ha imposto alcuna forma di caratteristica della linea, il finanziamento è solo del 10% del costo complessivo dell'opera, la tratta trans-frontaliera Trieste - Divaca quasi interamente in galleria è ancora in alto mare, il massimo contributo europeo sarà del 30% e le caratteristiche del territorio carsico escludono qualsiasi forma di infrastrutture sotterranee.

Quello che sconcerta sono i ripetuti tentativi in varie forme di presentare linee AV/AC costose, impattanti anche per il Ministero dell'Ambiente, sprezzanti delle regole a beneficio di chi? Non certo dal territorio!

