

IL COLLEGAMENTO FERROVIARIO TRIESTE - DIVAČA

Lo Studio di fattibilità della nuova linea ferroviaria Trieste – Divača ha suscitato notevole preoccupazione presso i residenti del territorio interessato dal nuovo tracciato. Nel territorio del comune di Dolina-S.Dorligo e nelle zone limitrofe operano oltre trenta associazioni ed entità attive in campo culturale, sportivo ed economico. Ci siamo uniti per analizzare dettagliatamente il progetto in questione. Non ne siamo rimasti convinti: l'esame ha fatto sorgere in noi invece numerosi interrogativi e dubbi, specialmente per quanto riguarda l'impatto sull'ambiente. Ci preoccupa altresì il silenzio di numerose istituzioni e pubbliche amministrazioni. Qual'è il motivo?

Abbiamo raccolto i nostri dubbi ed interrogativi in questo documento che vogliamo mettere a disposizione del pubblico e che ci accingiamo a illustrare coll'ausilio di una serie di diapositive.

Prima di tutto ci teniamo a sottolineare di non essere contrari all'ammodernamento delle linee ferroviarie: ben ci rendiamo conto che non è ulteriormente possibile continuare a sovraccaricare strade ed aeroporti. I collegamenti veloci su rotaia sono necessari ed è altrettanto necessario convertire parte del traffico su gomma in traffico ferroviario.

Il territorio del comune di Dolina-S.Dorligo ha già sacrificato molto in nome del progresso: la Zona industriale, il Parco serbatoi e l'oleodotto transalpino, lo stabilimento della Grandi Motori Trieste, la Grande Viabilità. Complessivamente 4 milioni di metri quadri, ovvero un quinto del territorio comunale. Questo nuovo onere dovuto al tracciato ferroviario è difficile da accettare, specialmente in presenza di questo tipo di proposte.

Già un esame approssimativo del progetto rende evidente un impatto pesante sull'ambiente. Da Ronchi attraverso Trieste il percorso in direzione di Divača corre nel sottosuolo per ben 65 km; il tutto in ambiente carsico ricchissimo di grotte e corsi d'acqua ipogei, dove è dunque difficile fare preventivi realistici e dove anche l'asporto del materiale di scavo è problematico. Al tracciato principale vanno aggiunti pure i tracciati accessori per i collegamenti colla Stazione centrale di Trieste, i collegamenti col porto ed il collegamento diretto da Capodistria verso l'Italia.

L'incomprensibile percorso a forma di enorme “esse” sotto alla Riserva naturale della Val Rosandra e l'altipiano di S.Servolo del tracciato in esame non sembra avere una motivazione razionale. Si tratta a tutti gli effetti di un'area protetta così dalla Legge regionale sui Parchi come dalla normativa dell'area ZPS(Zona di Protezione Speciale)-SIC(Sito di Interesse Comunitario) introdotta a seguito della Direttiva Natura 2000 dell'Unione Europea. Tali normative sono estremamente penalizzanti: ai vincoli idrogeologici e paesaggistici vengono aggiunte ulteriori limitazioni. L'Amministrazione regionale ha finora insistito sull'intangibilità dell'area protetta, sotto pena di pesanti sanzioni. Attualmente sono in fase di elaborazione il Piano di Gestione delle aree ZPS-

SIC ed il Piano di Conservazione e Sviluppo della Riserva naturale. Come potranno tali Piani giustificare simili pesanti interventi a scapito dell'ambiente e del sottosuolo quando finora in dette aree neanche si poteva svolgere attività agricole senza intralci burocratici? Ci sembra strano che si vada a spendere le risorse dei Fondi strutturali europei, sia Interreg che altri, per uno studio di fattibilità e per la progettazione di grandi opere su aree protette dalla normativa comunitaria.

Particolarmente controversi risultano le gallerie o “finestre” di scavo in fase di costruzione, destinate poi a fare da uscite di sicurezza in fase di utilizzo. Due di queste sono all'interno della Riserva stessa: la finestra Rosandra a soli 70 metri dall'abitato di Draga/S.Elia e la finestra San Dorligo a soli 120 metri dal centro storico di Dolina. Altre tre finestre sono previste nelle immediate adiacenze dell'area ZPS-SIC: la finestra S.Giuseppe a 400 metri dalle case, due ulteriori in comune di Trieste – Opicina e Cave di San Giovanni (Faccanoni). Attraverso queste finestre è previsto che transitino quasi 7 milioni di metri cubi di materiale di risulta. Ogni finestra comporta anche l'impianto di un cantiere, di depositi per attrezzi e materiali, di edifici per il personale e di aree per il deposito temporaneo del materiale di scavo. Ogni milione di metri cubi da movimentare comporta quasi 130.000 camion di grandi dimensioni, il tutto su strade del tutto inadatte a tali carichi e ben più strette dei sette metri necessari alla sicurezza del traffico locale. L'impatto sulla vivibilità delle aree residenziali coinvolte sarà estremamente pesante e renderà impossibile una vita normale ai residenti. La fase di costruzione è destinata a durare per ben sette anni, 24 ore al giorno e coll'impiego di esplosivi, la costruzione di elettrodotti ed ovviamente il traffico relativo. Lo stesso Studio di fattibilità afferma esplicitamente che le vibrazioni saranno avvertite all'interno dei centri abitati, visto che il tracciato si avvicina in più punti a meno di cento metri dalle case. Questo non vale solo per il comune di Dolina-S.Dorligo: la biforcazione verso la Stazione centrale passa infatti sotto a Barcola, Scorcola, Roiano, via Commerciale, via Cologna, la zona dell'Università, San Giovanni, Longera e Cattinara.

La stessa fase di costruzione mette a rischio tutte le sorgenti ed i corsi d'acqua del territorio; non solamente il Rosandra e le sorgenti di Dolina e Bagnoli, dunque, ma anche probabilmente il Timavo, il Rio Ospio ed il Risano. Istruttive al riguardo non solo le tristi esperienze toscane, dove il nome del Mugello è divenuto sinonimo di corsi d'acqua prosciugati, ma anche quelle locali, dove la costruzione dell'oleodotto ha fatto scomparire dodici ruscelli. mentre la costruzione della Lacotisce–Rabuiese ha attualmente prosciugato due pozzi di pescaggio del nuovo acquedotto ad uso agricolo. La Regione Friuli Venezia Giulia ha finanziato la costruzione di tale acquedotto agricolo con un contributo di 1.270.000 euro. Cosa ne sarà se i corsi d'acqua spariscono?

Spontaneo chiedersi poi perché questa grande esse sotto la Val Rosandra. Una spiegazione latita, ed il tutto va attribuito al fatto che il tracciato da Ronchi viene fatto passare a 15 metri sul livello del mare, vale a dire 300 metri sotto l'altopiano carsico! Agli inizi si diceva che il percorso sarebbe dovuto passare per la Stazione centrale di Trieste, per evitare che la città venisse tagliata fuori dalle linee ad alta velocità. Non è più così. A Trieste scende solo una diramazione della linea principale; questa diramazione viene

addirittura designata come fattibile solo in ultima fase! Altrettanto incomprensibile la scelta di un tracciato in profondità sotto allo snodo di Opicina. Una tratta diretta Ronchi-Divača sarebbe stata ben più razionale, visto che si eviterebbe di dover scavare buoni 20 km di gallerie. Al costo di 71 milioni di euro al km vorrebbe dire ben 1.400 milioni di euro risparmiati!

Una tale scelta permetterebbe pure una maggiore velocità dei treni. Il progetto attuale prevede una velocità media di soli 160 km/h, ben lontano dalla definizione di alta velocità. Tutto questo è anche conseguenza delle scelte fatte nella Repubblica di Slovenia, dove esplicitamente non c'è interesse per l'alta velocità, date le ridotte dimensioni di territorio e popolazione. Scelta indubbiamente dovuta a motivi economici, visto che anche il percorso del tracciato verso l'Ungheria è previsto con caratteristiche analoghe, vale a dire senza l'alta velocità.

Perché allora a tale profondità sotto l'altipiano? Tale scelta non è certo a vantaggio della città di Trieste!

Si è parlato anche di alta capacità. Il trasporto di merci tramite ferrovia è essenziale per lo sviluppo del porto di Trieste e per l'alleggerimento del traffico stradale. Tale trasporto tramite ferrovia ha però senso solo se il tracciato non comporta pendenze elevate, altrimenti si rende necessaria la doppia trazione per i convogli e diventa impraticabile il trasporto di carichi di elevato peso. Il tracciato progettato prevede ben 20 km soggetti ad una pendenza del 17 per mille che non permette convogli di grande dimensione o l'uso della trazione singola. Le linee per il traffico merci attualmente esistenti dispongono già ora di un collegamento della lunghezza di 30 km Trieste-Opicina-Ferneti Sežana-Divača con una pendenza media del 14 per mille. Forse sarebbe opportuno completare piuttosto il collegamento Noghère-Dekani-Koper, vale a dire 5 km scarsi. L'Autorità portuale ha fatto intendere che a breve termine le basterebbero dieci milioni di euro per poter potenziare le tratte esistenti. Di lungo termine con questo nuovo tracciato non se ne parla neppure: lo Studio di fattibilità stesso prevede la saturazione del percorso in soli 25 anni. E dopo?

Perché dunque questo collegamento deve passare sotto la Grandi Motori e la diramazione Koper-Italia deve passare sotto il pianoro di San Servolo?

Nei giorni scorsi il CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) ha reso noto di non aver approvato lo stanziamento per la progettazione della linea ad alta velocità tra Bergamo e Trieste. Già il solo buon senso dice che mancando i fondi per la progettazione tanto più non ce n'è per la fase di costruzione. Perché dunque si approvano ben 100 milioni di euro per progettare la Trieste-Divača? Cento milioni di euro sono un importo di tutto rispetto. Forse con tali fondi si potrebbe invece progettare una nuova e ben più razionale linea tra Ronchi e Divača?

Aggiungiamo anche il fatto che il Ministero dell'Ambiente ha emesso parere negativo sul tratto Ronchi-Trieste già al primo marzo 2005 e non l'ha mai modificato. Se manco si

arriva a Trieste perché allora si progetta la fase successiva?

I problemi che abbiamo elencato sono solamente i più evidenti: lo stesso Studio di fattibilità dedica ben 119 pagine alle varie criticità ambientali. Le prende in considerazione, le elenca, ma non fornisce soluzioni. Soluzioni adeguate significano costi, per cui è altamente probabile che il già astronomico importo di 2400 milioni di euro per soli 35 km di percorso è destinato ad aumentare ed assieme ad esso i tempi di costruzione, comportando dunque ulteriori disagi per la popolazione.

Il piano finanziario dell'intero Studio è pertanto indefinito ed approssimativo. Stiamo parlando di un'iniziativa economica dove i costi si suppone siano chiari e giustificati e gli obiettivi logicamente raggiungibili. Con questo Studio si raggiunge il risultato opposto. La parte finanziaria allude a soluzioni quanto mai semplificate: la costruzione è antieconomica, per cui la si fa pesare sulle finanze pubbliche; l'esercizio sarebbe invece redditizio, pertanto la gestione andrebbe a privati. A noi, cittadini, un tale modo di ragionare pare quanto meno controverso in quanto sia lo stato che l'Unione Europea si finanziano colle tasse che paghiamo. I soldi pubblici andrebbero usati razionalmente in modo da ottenere il massimo effetto a lungo termine, il maggior ammortamento dell'investimento complessivo possibile ed una redditività d'esercizio a favore della collettività e non di una sola azienda.

Riassumiamo le nostre riflessioni sul proposto tracciato Trieste-Divača in questi punti:

- **Dal punto di vista della tutela ambientale il nuovo progetto rischia di causare nella Val Rosandra ed in tutto il Carso in generale danni irreparabili, mettendo in pericolo non solamente flora e fauna, ma pure il sottosuolo ed i corsi d'acqua;**
- **attualmente il progetto è in contrasto colla normativa europea riguardante le aree protette Natura 2000;**
- **il traffico sul nuovo tracciato è destinato a creare inconvenienti dovuti alle vibrazioni a gran parte della popolazione cittadina;**
- **la linea non è e non sarà neanche in futuro ad alta velocità e Trieste resta comunque tagliata fuori dal tracciato principale;**
- **una pendenza del 17 per mille non permette l'utilizzo di grandi convogli per il traffico merci;**
- **la sicurezza del nuovo tracciato è fortemente dubbia, con ben 65 km sotto terra;**
- **non ci sono soldi per progettare la Bergamo-Trieste, nel migliore dei casi i tempi di costruzione possibili si allungano di molto;**

- **il progetto è assolutamente troppo costoso: già senza alcuna complicazione sono ben 71 milioni di euro al km!**

Ci risultano ancora latitanti le posizioni ufficiali delle seguenti istituzioni:

- **il Comune di Trieste** rispetto a come intende risolvere il problema dello scavo di gallerie sotto alle abitazioni, vista anche le esperienze della costruzione della Grande Viabilità a Cattinara;
- **la Provincia di Trieste**, competente per quanto riguarda lo smaltimento dei materiali di scavo;
- **l'Autorità Portuale**, su come valuti il progetto e quali soluzioni intenda proporre;
- **la Regione Friuli Venezia Giulia** riguardo a come intende coordinare la propria politica ambientale relativa alle aree Natura 2000 ed alle Riserve naturali col progetto in esame e riguardo a chi andrà l'onere delle eventuali sanzioni in caso di violazione delle direttive comunitarie;
- **la Regione Friuli Venezia Giulia** riguardo alla valutazione di un progetto talmente oneroso e degli obiettivi del progetto stesso;
- **la Repubblica di Slovenia** riguardo alle proprie intenzioni e valutazioni relative all'alta velocità ed ai danni ambientali che inevitabilmente sorgeranno sotto al pianoro di S.Servolo;
- **il Ministero dell'Ambiente**, che ha già espresso parere negativo riguardo alla Ronchi-Trieste, sul perché nessuno ne abbia chiesto l'opinione riguardo alla Trieste-Divača;
- **le Ferrovie dello Stato**, affinché illustrino quanti nuovi passeggeri abbiano in progetto di acquisire, visto che oggi solamente 500 passeggeri al giorno attraversano il confine a mezzo ferrovia;
- **l'Unione Europea** su come veda la costruzione di una linea ferroviaria in una zona soggetta a tutela ambientale e cosa pensi di un progetto dal costo di 71 milioni di euro al km.

Queste sono dunque le nostre riflessioni ed i nostri interrogativi finora senza risposta; ai mezzi d'informazione chiediamo la cortesia di dar loro adeguata considerazione, alle istituzioni infine di voler dedicare al problema una maggiore attenzione.