

Il progetto della tratta AV/AC Venezia (Ronchi dei Legionari) - Trieste

a cura di Dario Predonzan – responsabile Territorio WWF Friuli Venezia Giulia

1. Cronistoria

Il progetto della ferrovia AV/AC si affaccia per la prima volta in forma semi-pubblica in Friuli Venezia Giulia nel 1999, con la parziale divulgazione da parte delle Ferrovie dello Stato dei contenuti di uno “studio di prefattibilità” che considerava alcune ipotesi di tracciato tra Venezia, Trieste e Lubiana (identiche però nel tratto fino a Monfalcone, che si prevedeva affiancato – a nord oppure a sud - a quello dell’autostrada “A 4”), compresa una con passaggio della linea prevalentemente in superficie sul Carso triestino e sloveno ed un’altra con galleria “parietale” a livello del mare lungo la costiera triestina (con “finestra” nella Baia di Sistiana...).

In alcuni incontri con i tecnici di FS, WWF e Legambiente ottenevano degli estratti parziali di questo studio realizzato da Italferr, in pratica dei semplici “tratti” su una carta geografica, più alcune informazioni soltanto verbali, dalle quali emergeva comunque che i problemi ambientali da affrontare erano molti e di grande portata, non soltanto per l’attraversamento del Carso, ma anche per il “nodo” di Venezia.

Le due associazioni, insieme a Italia Nostra ed al CAI, formulavano ugualmente una serie di rilievi, esprimendo da un lato contrarietà all’ipotesi del passaggio in superficie e insistendo in particolare sia sull’urgenza di procedere agli interventi (già progettati, come la velocizzazione della Ronchi-Mestre) di miglioramento delle linee ferroviarie esistenti, sia sulla necessità di approfondite verifiche ambientali ed economiche – secondo il metodo della Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) - su tutte le possibili alternative, prima della scelta del tracciato. Gli ambientalisti sottolineavano, con dovizia di dettagli, soprattutto l’estrema complessità e delicatezza dell’ambiente sotterraneo carsico e la presenza di ben 8 S.I.C. e 13 S.I.N. (nel solo Friuli Venezia Giulia) lungo i tracciati indicati da FS.

Veniva sottolineata anche l’alternatività degli investimenti in nuove infrastrutture ferroviarie, rispetto a quelli in grandi opere stradali ed autostradali (terza corsia della “A 4”, pedemontana veneto-friulana, ecc.).

Le osservazioni preliminari delle associazioni venivano divulgate attraverso i media e inviate agli enti competenti (ministeri, Regione Friuli Venezia Giulia, FS, ecc.), compresi tutti i Comuni interessati dal percorso, i quali ultimi soltanto così ebbero le prime – e per anni le uniche ! – informazioni su quanto si stava preparando.

Senza esito rimasero però le richieste degli ambientalisti di poter accedere ai documenti integrali degli studi di prefattibilità, ufficialmente per ragioni “diplomatiche” (dovendosi ancora definire un accordo con i partner sloveni).

Nel febbraio 2000 FS divulgava un sintetico elaborato, che aggiungeva un’ulteriore ipotesi di tracciato per l’allacciamento con Capodistria, per una lunghezza complessiva di circa 200 km. di cui poco più di 100 nel tratto Ronchi dei Legionari – Lubiana.

Si trattava pur sempre di semplici tratti su una carta geografica, con stime sommarie sui costi ed i benefici dell’opera, i volumi di traffico, le velocità commerciali previste, più scarse e generiche

considerazioni sugli aspetti ambientali. L'ipotesi di percorso in superficie era comunque sparita e rimanevano perciò soltanto i tracciati in galleria.

In merito l'allora assessore regionale ai trasporti organizzava (marzo 2000) un incontro con i tecnici di Italferr ed i funzionari di alcuni uffici regionali, allargato anche alle associazioni ambientaliste.

Veniva in quell'occasione garantito che lo studio di fattibilità – ancora da fare - sarebbe stato messo a disposizione anche degli ambientalisti nella sua interezza, non appena fosse stata raggiunta l'intesa con la Slovenia sul tracciato. Promessa rimasta lettera morta.

Nel successivo mese di aprile, i tecnici di Italferr incontravano nuovamente gli ambientalisti (su richiesta di questi) a Monfalcone. Affrontando in particolare le tematiche relative al sottosuolo carsico, emergeva la pressoché totale impreparazione dei progettisti su questo argomento.

Nel febbraio 2001 i ministri dei trasporti italiano e sloveno sottoscrivevano uno stringatissimo "processo verbale", in cui tra l'altro veniva concordato che gli studi di fattibilità ed il resto della progettazione sulla nuova linea ferroviaria, sarebbero proseguiti su un unico tracciato (senza che siano state vagliate le alternative come previsto dalla normativa VIA), mentre anche a questo scopo sarebbe stato creato un gruppo di lavoro misto.

In seguito, nulla è stato mai reso noto sugli esiti del lavoro di tale gruppo, ammesso che sia stato effettivamente costituito (del che è lecito dubitare).

Lo studio di fattibilità veniva finanziato dalla Regione con 3 miliardi di lire, cui si aggiungevano altri 3 miliardi dell'Unione Europea e 100 milioni del Comune di Trieste, il cui sindaco di allora, Riccardo Illy (dal giugno 2003 presidente della Regione Friuli Venezia Giulia), è da sempre sostenitore accanito della nuova linea ad alta velocità/capacità essendo anche co-presidente del comitato promotore della Transpadana.

Seguiva, nel settembre 2002, l'Intesa Generale Quadro, firmata dal Presidente del Consiglio, dai ministri dell'ambiente e delle infrastrutture e dal Presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia (Renzo Tondo di F.I.), che conteneva un lungo elenco di opere infrastrutturali – per un fabbisogno finanziario complessivo di circa 8.800 milioni di Euro - da realizzare sul territorio regionale, in ragione del "grave deficit infrastrutturale" esistente, tale da configurare una vera e propria "emergenza".

L'Intesa comprende anche il tratto Ronchi-Trieste della linea AV/AC, per la quale la conclusione delle progettazioni era prevista "entro il I semestre 2004" e l'apertura dei primi cantieri "entro il II semestre 2003", con il completamento di tutte le opere "entro il II semestre 2010" (!).

In una recente audizione presso il Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia, peraltro, l'assessore regionale alla Mobilità ed Infrastrutture ha dichiarato testualmente che *"del Corridoio 5 si parlerà ancora per almeno 11 anni, visto che la programmazione comunitaria prevede che l'asse Venezia –Budapest sarà realizzato entro il 2015 e, considerando il fatto che si tratta di opere pubbliche di enorme portata, i tempi in realtà saranno più lunghi"*.

Come si può facilmente vedere, il percorso decisionale che ha condotto alla presentazione del progetto preliminare si è caratterizzato per una sostanziale opacità e per la mancanza di qualsiasi effettiva volontà di confronto (neppure con gli enti locali !) sulle scelte fondamentali: tracciati, impatti, costi, ecc.

Il tutto, quindi, si è svolto, in un contesto lontano anni-luce dai principi e dai metodi ormai codificati in testi normativi fondamentali, quali la convenzione di Aarhus del 1998 e la Direttiva europea sulla V.A.S. (la n. 42 del 2001).

2. Il progetto e le Osservazioni

Presentati nel maggio 2003 da Rete Ferroviaria Italiana, il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale della linea Ronchi dei Legionari – Trieste iniziavano l'iter della procedura di VIA, secondo quanto previsto dalla "legge obiettivo" 443/2001.

Il WWF Friuli Venezia Giulia formulava, insieme ad Italia Nostra, dettagliate osservazioni sul SIA della Ronchi-Trieste, rilevandone le gravissime carenze.

Da un lato, infatti, lo studio di RFI cita tra i presupposti "programmatici" il sopra citato processo verbale italo-sloveno del febbraio 2001, la cui consistenza programmatica è quanto meno labile. Dall'altro lato, manca una qualsiasi valutazione di alternative al progetto presentato, laddove la comparazione di più alternative è un elemento essenziale delle procedure di VIA (come indicato dalle normative europee ed italiane in materia). Ciò vale sia per le alternative di tracciato, sia per quelle di ordine "strategico", quali il miglioramento delle infrastrutture ferroviarie esistenti, il ricorso integrato a più modalità di trasporto, ecc. Questo perché il concetto del "Corridoio 5", di cui la nuova linea ferroviaria AV/AC dovrebbe essere un tratto, si fonda sull'idea dell'intermodalità e della plurimodalità.

Estremamente carente è anche l'analisi trasportistica, allegata a giustificazione delle scelte progettuali. Si proclama infatti, apoditticamente, un obiettivo (peraltro modesto) di incremento dal 25 % al 32 % del traffico merci su rotaia sulla tratta Venezia – Lubiana nel 2025 rispetto al 1999, senza il minimo accenno a come tale obiettivo (che dipende ovviamente anche da fattori quali gli scenari tariffari, eventuali vincoli al transito dei TIR, ecc.) possa essere raggiunto.

Ancora, progetto e SIA omettono completamente di considerare le possibili interferenze con le altre opere infrastrutturali (comprese, si badi bene, anch'esse nell'Intesa Generale Quadro del settembre 2002 !) previste sul medesimo territorio e con i relativi cantieri, quali il progetto della III corsia sull'autostrada "A 4" ed il cosiddetto "Bucone" di Trieste (Penetrazione Nord/Passante Intervallivo). Una delle uscite di quest'ultimo è, ad esempio, prevista nella stessa area in cui si vorrebbe far uscire la bretella della linea AV/AC diretta alla stazione di Trieste ed in cui si prevede di collocare anche un cantiere per la stessa nuova opera ferroviaria .

Quanto mai vaghe e generiche le indicazioni sul destino finale delle enormi quantità di materiali (7,7 milioni di metri cubi) di risulta dallo scavo delle gallerie previste, né si fa alcun cenno all'impatto del trasporto di questi materiali sulla rete viaria.

Soltanto "bibliografica" la parte dello studio relativa agli aspetti geologici ed al carsismo, in cui peraltro si ammette che solo una minima parte delle grotte presenti lungo il percorso delle due gallerie sono conosciute, ma si trascura qualsiasi considerazione sul valore delle nuove cavità che verrebbero certamente intercettate dai lavori di scavo.

Il progetto prevede, in particolare, non soltanto 28 km. di doppia galleria (ciascuna del diametro di 8,6 m.), ma anche un "cunicolo esplorativo" di 5,2 m. di diametro, che verrà realizzato, qualche metro sotto le gallerie previste, appunto allo scopo di scoprire cosa ci sia effettivamente nel sottosuolo carsico, prima di procedere alla realizzazione dei tunnel. E' evidente che, in tal modo,

dei danni (anche rilevanti ed irreversibili) potranno essere compiuti nei confronti delle cavità ipogee, essendo previsto che per “riempire i vuoti” eventualmente – e, in realtà, certamente - trovati lungo il percorso, si procederà all’occlusione di grotte, fessure, inghiottitoi, ecc..

E’ anche molto probabile che i lavori di scavo finiscano per intercettare grandi “cavità a galleria”, eventualmente invase dalle acque, con conseguenti enormi problemi esecutivi delle opere (e relative incertezze sui costi).

Le conoscenze sull’idrologia del Carso sono infatti assai limitate, ma è già ora possibile dire che le gallerie previste potrebbero comportare modificazioni sulla qualità e la quantità delle acque che alimentano alcune prese dell’acquedotto ACEGAS ed i pozzi dell’acquedotto del Carso sloveno.

Per non parlare degli effetti dell’opera sull’importante zona umida dei “laghetti delle Mucille”, sovrappassati con un viadotto.

Quanto alle forme carsiche superficiali, non viene in alcun modo spiegata la necessità del viadotto previsto all’interno della grande dolina sita sull’altopiano carsico nei pressi della stazione di Aurisina, che verrebbe pertanto completamente stravolta. In questo punto la linea, che a Ronchi dei Legionari si troverebbe poco sopra il livello del mare, verrebbe a trovarsi a circa 200 m. di quota, per poi scendere di nuovo fin quasi al livello del mare in prossimità di Trieste. Le ragioni di tale “saliscendi” non sono chiarite in alcun modo.

Sempre in quest’area, verrebbero realizzati una stazione elettrica di trasformazione ed un elettrodotto da 132 kV, con ovvio e pesante impatto sul paesaggio e l’ambiente naturale.

Sono totalmente assenti, carenza inammissibile per un’opera dal rilevante impatto sul paesaggio e sull’ambiente costruito (specie nell’area monfalconese), simulazioni visive e paesaggistiche dei luoghi dopo la realizzazione dell’intervento. Unica eccezione, l’innesto della nuova linea nel sottopassaggio esistente in prossimità della stazione centrale di Trieste!

Quanto mai sommaria anche la parte dello studio relativa agli impatti sulla fauna, laddove almeno le specie troglobie (come il *Proteus anguinus*, tra l’altro specie prioritaria in base alla Direttiva europea 92/43) avrebbero meritato ben altra attenzione, vista l’entità degli interventi previsti nel sottosuolo carsico. Manca comunque una relazione di incidenza ai sensi della Direttiva 92/43.

Studio e progetto mancano non soltanto dell’analisi costi-benefici (pur obbligatoria per legge per tutte le opere pubbliche), ma addirittura del benché minimo dato economico sui costi dell’opera proposta.

La carenza principale del progetto va tuttavia individuata nella sua assurdità di fondo : si tratta infatti del solo tratto Ronchi (aeroporto) – Trieste, con un tracciato di 37 km. complessivi che si prevede termini nel sottosuolo del capoluogo regionale (!), senza neppure la previsione di un allacciamento al Porto Nuovo del capoluogo giuliano.

E’ prevista invece una diramazione (con doppia curva a raggio strettissimo in galleria), che si distacca dalla linea principale per scendere fino alla stazione centrale di Trieste e poi ritornare, in galleria a congiungersi alla linea principale. E’ evidente che questa soluzione è stata inventata per far comunque arrivare, in qualche modo, i treni AV nel centro di Trieste, anche se il tutto non pare assolutamente coerente con una linea “veloce”.

Nulla si dice poi sul tratto Mestre – Ronchi (non è dato sapere neppure se la progettazione sia iniziata) e ancor meno sulla prosecuzione verso Lubiana, che comporterebbe comunque l’ulteriore prosecuzione delle gallerie sotto la città in direzione di Divaccia e sottopassando quindi anche la

Val Rosandra (area di grande complessità e delicatezza idrogeologica, oltre che S.I.C. e riserva naturale regionale).

Mancano in sostanza sia un'effettiva giustificazione della necessità dell'opera, sia un'adeguata analisi degli aspetti ambientali, sia altri elementi indispensabili (come l'analisi costi-benefici) per la valutazione del progetto. Manca addirittura una logica razionale nella struttura del progetto presentato, troncone avulso dal suo contesto e privo di interconnessioni indispensabili.

Nessuna meraviglia, quindi, che in un simile contesto non soltanto ambientalisti e cittadini, ma anche i Comuni – fatta eccezione per quelli di Trieste, Sgonico e Duino-Aurisina - abbiano espresso pareri (sia pure sotto forma di “osservazioni”, per le ragioni spiegate più avanti) tutti fortemente negativi.

E' di fondamentale importanza rimarcare che su questo progetto, anche dopo l'avvio della procedura di VIA, nessuna iniziativa di divulgazione e dibattito è stata promossa dalle istituzioni competenti (FS, ministeri competenti, Regione, ecc.) neppure nei confronti dei Comuni interessati. Basti dire che una sola copia (!) è stata resa disponibile presso gli uffici regionali di Trieste per la consultazione del pubblico e soltanto a fatica il Comune di Monfalcone è riuscito a procurarsi – a proprie spese ... – le fotocopie di parte degli elaborati, poi messi a disposizione degli altri Comuni e della cittadinanza nell'area del mandamento.

Comportamenti questi che confliggono non soltanto con i principi partecipativi consolidati già accennati, ma anche con la prassi ormai consolidata delle “normali” procedure di VIA statali. Prova evidente del disprezzo con cui si pensa, a seguito delle novità introdotte con la “Legge Obiettivo”, di poter gestire il rapporto con i cittadini e le istituzioni locali. Alla faccia del conclamato “federalismo”, della “sussidiarietà”, del rispetto per le autonomie locali, ecc.

Va doverosamente aggiunto che la procedura di VIA avviata nel maggio 2003, ha visto per lunghi mesi la totale inerzia della Regione, per quanto concerne le previsioni della L.R. 43/1990 in materia. Quest'ultima prevede infatti l'obbligo per la Regione di individuare con delibera di Giunta i Comuni interessati dall'intervento, che vanno interpellati e che sono tenuti a loro volta ad esprimersi con delibera di Consiglio comunale. Soltanto dopo aver esperito questo passaggio, la Regione può emettere – valutati i pareri ricevuti dai Comuni – il proprio giudizio sull'impatto ambientale del progetto e trasmetterlo ai competenti ministeri.

Tuttavia, con un gesto del tutto incomprensibile, il 5 dicembre 2003 la (nuova) Giunta regionale approvava una delibera che – pur citando i pareri negativi dei Comuni - esprime un “parere complessivamente favorevole” sul progetto, autorizzando il Presidente della Regione ad esprimere l'intesa sulla localizzazione dell'opera “salve le determinazioni che saranno assunte nell'ambito della procedura di VIA”.

Con il che il quadro di una vicenda già assurda di per sé, come detto sopra, assume definitivamente connotati grotteschi.

E' infatti evidente che un parere favorevole sulla localizzazione non dovrebbe, per logica, precedere le conclusioni della procedura di VIA (la quale, se gestita seriamente, può concludere negativamente circa la fattibilità dell'intervento, oppure imporre varianti sostanziali sulla struttura – ad esempio, nel nostro caso, sul tracciato – dello stesso).

Non bastasse ciò, con una successiva delibera, il 19 dicembre 2003 la Giunta regionale ha deciso di avviare (dopo l'espressione del “parere complessivamente favorevole”), la consultazione dei

Comuni prevista dalla L.R. 43/1990, il che è avvenuto effettivamente nel febbraio 2004 (!). Gli elaborati consegnati – stavolta su CD-ROM – hanno gli stessi contenuti (e quindi le stesse carenze) di quelli del maggio 2003. Inevitabile pertanto che i Comuni dell'area monfalconese abbiano ribadito gli stessi pareri di allora. Favorevoli, invece, i pareri dei Comuni di Trieste e Duino-Aurisina. Merita rilevare che il Consiglio comunale di Trieste ha espresso (con un unico voto contrario e nessun astenuto !) parere favorevole, pur in presenza di una relazione tecnica degli uffici comunali – allegata al parere - estremamente critica sul S.I.A. e sul progetto, per ragioni coincidenti con quelle espresse nelle osservazioni del WWF e di altri. Questa relazione chiede tra l'altro di : *“rivedere la progettazione della tratta cercando di adeguare l'infrastruttura ad esigenza di esclusiva AC, più elastica, rispetto a quella di AV/AC, più rigida”* (!!!), rivedere l'analisi trasportistica, esplicitare l'analisi costi-benefici, effettuare un'analisi comparativa delle alternative, attivare una campagna di indagini geognostiche, prima di procedere alla realizzazione del “cunicolo esplorativo, analizzare gli impatti nelle aree di vincolo paesaggistico, ecc. ecc.

Anche stavolta, va rilevato, nessuna iniziativa indirizzata alla spiegazione del progetto ed al dibattito pubblico su di esso, è stata intrapresa nè dalla Regione, né da altri enti a livello statale, nei confronti della popolazione. Qualche limitata iniziativa si è avuta soltanto da parte dei Comuni e comunque soltanto nell'area monfalconese.

Nel frattempo, però, per cercare in qualche modo di “tamponare” le opposizioni dei Comuni dell'area monfalconese, l'assessore regionale alla Mobilità ed Infrastrutture ha promesso la costituzione di un gruppo di lavoro, costituito da tecnici di Italferr e della Regione, più un tecnico di fiducia dei Comuni stessi, con l'incarico di “migliorare il progetto”.

3. Il nodo dei costi e dei benefici

Secondo la sintesi dello studio di prefattibilità presentato da FS (febbraio 2000), il costo del tratto Mestre-Ronchi dei Legionari sarebbe dovuto ammontare a 3.100 miliardi di lire, più altri 6.500 miliardi per il tratto tra Ronchi e Lubiana (interconnessioni comprese). Di questi ultimi, 2.500 sarebbero stati necessari per il tratto in Italia.

L'Intesa Generale Quadro, per il tratto Ronchi dei Legionari-Trieste, riporta invece la stima di un fabbisogno pari a 1.280 milioni di Euro, che corrispondono ai 2.500 miliardi di lire di cui sopra. Tuttavia, in una recente audizione in Consiglio regionale, l'assessore regionale alla Viabilità e trasporti ha citato una stima di costo pari a 1.500 milioni di Euro per la Ronchi-Trieste, mentre il “Sole 24 Ore” (probabilmente meglio informato e più autorevole dell'assessore...) già alcuni mesi prima riportava una cifra pari a 1.929 milioni di Euro.

Si tratta di valutazioni verosimilmente ancora inferiori alla realtà, se si considera ad esempio che il progetto preliminare del cosiddetto “bucone” stradale di Trieste (Penetrazione Nord/Passante intervallivo), con doppia galleria su 17 km. di percorso, prevede un costo di 1.500 milioni di Euro. E' facile dedurre infatti che la doppia linea ferroviaria AV/AC tra Ronchi e Trieste da 37 km. complessivi (di cui 28 in galleria), comporterebbe costi di gran lunga maggiori.

Considerato che la storia dei progetti delle linee ferroviarie AV in Italia è anche una storia di preventivi mai rispettati e costi che hanno superato di molte volte le stime iniziali, anche per l'estrema approssimazione dei progetti presentati – si pensi a quanto detto sopra a proposito delle gallerie previste sotto il Carso e le conseguenti più che probabili “sorprese geologiche”! – si possono comprendere (ma non certo giustificare...) le ragioni della totale mancanza di questo aspetto nel SIA.

Assumono perciò ancor maggior merito il Politecnico e l'Università Cattolica di Milano, per aver colmato – di propria iniziativa – tale carenza, effettuando l'analisi costi-benefici (tra le altre opere della “legge obiettivo”) anche sul progetto della linea AV/AC Venezia-Trieste. Sulla base di un costo dell'opera pari a 4,3 miliardi di euro (per l'intera tratta Venezia-Trieste, cifra probabilmente sottostimata per le ragioni dette sopra), secondo tale analisi alla fine la perdita finanziaria netta per i cittadini ammonterebbe a 2,76 miliardi di euro.

4. Le possibili alternative

Un accenno doveroso va fatto alle possibili alternative, rispetto ad un'opera che appare – man mano che procedono gli approfondimenti – improponibile, sia per le dimensioni dei possibili impatti ambientali (oltre tutto irreversibili, come quelli sul sistema carsico sotterraneo), sia per quanto concerne gli aspetti economico-finanziari.

Un'ovvia alternativa è rappresentata ad esempio dal miglioramento delle infrastrutture esistenti, come già accennato ed a tale proposito va detto che anche la linea storica Ronchi-Trieste presenta margini notevoli. E' infatti percorsa attualmente da circa 110-120 treni al giorno, ma la capacità totale è già arrivata a 170 treni/giorno, mentre con ulteriori interventi – come l'eliminazione dei bivi a raso ad Aurisina e Monfalcone – si può arrivare, secondo quanto dichiarato dai tecnici di FS, a 200 treni/giorno.

A ciò va aggiunta la proposta avanzata dalla provincia di Gorizia, per un potenziamento della linea (attualmente a binario singolo e non elettrificata) Gorizia-Aidussina-Sesana-Villa Opicina, il che permetterebbe tra l'altro di utilizzare molto più di quanto non avvenga oggi le linee che congiungono il Porto di Trieste alla stazione (e scalo merci) di Villa Opicina.

Senza dimenticare che la recente istituzione del nuovo servizio con “pendolino” sulla tratta Lubiana – Venezia (e con fermata a Villa Opicina) ha dimostrato interessanti prospettive per il traffico passeggeri utilizzando meglio le linee esistenti, con significative riduzioni dei tempi di percorrenza. Va del resto ricordato che le velocità medie del traffico merci su ferrovia non richiedono certo linee progettate per 250 km/h ... e che comunque è tutta da dimostrare la possibilità di far convivere sulle stesse linee treni passeggeri super veloci, con treni merci.

Tutto ciò pur limitandosi a considerare soltanto il sistema ferroviario ; è chiaro però che in una Regione come il Friuli Venezia Giulia, una corretta interpretazione dei “Corridoi” plurimodali concepiti dall'Unione Europea e la presenza dei due porti di Trieste e Monfalcone (auspicabilmente integrati in un unico sistema con quello di Capodistria), dovrebbero stimolare ragionamenti e valutazioni di ben più ampio respiro, ad esempio in termini di intermodalità nave-ferrovia-strada.

5. Conclusioni

Sono in corso da mesi forti pressioni – da parte del Governo italiano e della Regione Friuli Venezia Giulia - sul Governo sloveno, affinché proceda con la progettazione del tratto di linea ferroviaria che interessa il suo territorio. Al momento, non risulta alcun interesse della Slovenia in questo senso, sia per gli astronomici costi che l'opera proposta comporterebbe (si sta quindi cercando di convincere la Commissione Europea a concentrare in Slovenia la quota parte di finanziamento europeo per l'infrastruttura, pari al 20 % totale del costo dell'opera), sia perché è prioritario per gli sloveni il raddoppio della linea Capodistria –Divaccia, al servizio del porto della cittadina istriana, l'unico di cui dispone il Paese.

I competenti organi governativi sloveni hanno anzi più volte dichiarato che soltanto dopo il 2010 intendono valutare se sia il caso di dotarsi di un'infrastruttura ferroviaria come quella delineata nell'accordo del febbraio 2001. Come dire che per Lubiana quel testo è un "pezzo di carta", mentre per i sostenitori italiani del progetto si tratta della pietra angolare programmatica su cui fondare la necessità di realizzare l'opera !

Il WWF sta cercando di introdurre elementi di ragionevolezza nel dibattito in corso sul progetto della nuova linea AV/AC (come pure su quelli delle altre opere previste dalla "legge Obiettivo"). Bisogna dire che poca speranza va riposta nella capacità di ascolto della Giunta regionale, palesemente condizionata – come si è potuto constatare dagli atti sopra citati e anche senza contare le innumerevoli esternazioni sui media – dal "fondamentalismo velocistico" e dalla frenesia infrastrutturale del presidente Illy. Tuttavia, nei dossier inviati dal WWF Friuli Venezia Giulia alla Giunta regionale, nel settembre 2003 e nel gennaio 2004, è stata ribadita la posizione dell'associazione su quanto finora accaduto.

In particolare, è stato richiesto di rivedere il giudizio favorevole espresso il 5 dicembre 2003 sulla "localizzazione" della Ronchi-Trieste e di rinviare ogni decisione a dopo la conclusione della procedura di VIA.

All'obbligatorio ottimismo della volontà non può che far riscontro, tuttavia, il pessimismo della ragione. Il WWF Friuli Venezia Giulia nel gennaio 2004 ha quindi segnalato alla Commissaria europea all'ambiente, Margot Wallström le violazioni di varie direttive (la 01/42 sulla V.A.S., la 85/337 e la 97/11 sulla V.I.A., la 92/43 sulla tutela degli habitat naturali, la 03/4 sull'informazione e la partecipazione del pubblico alle decisioni), per tutto quanto è avvenuto e sta accadendo, a livello statale e regionale in merito a tale vicenda, come sopra riassunto.