



**for a living planet®**

**WWF Italia - onlus** Tel: 040360551  
Sezione di Trieste Fax: 040360551  
Via Rittmeyer 6 e-mail: [wwfts@libero.it](mailto:wwfts@libero.it)  
34132 Trieste sito locale: [www.wwfts.it](http://www.wwfts.it)  
sito nazionale: [www.wwf.it](http://www.wwf.it)

Prot. 103/B.5.1  
Trieste, 5 luglio 2007

Alle Redazioni dei mezzi d'informazione  
(con preghiera di pubblicazione)

### Oggetto: **Corridoio 5. Finanziamenti europei per progettare il nulla?**

La stampa riferisce che entro il 23 luglio sarà presentata dai Governi italiano e sloveno una richiesta di finanziamento (per 42 milioni di Euro) all'Unione Europea, relativa alla progettazione della linea ad "alta capacità" Trieste –Divaccia.

Entro la stessa data, il ministro Di Pietro presenterà alla UE anche la richiesta di finanziare metà della progettazione definitiva della tratta Ronchi sud-Trieste (costo totale 44 milioni di Euro).

Questa progettazione "definitiva" (alla quale dovrà comunque poi far seguito quella esecutiva) presuppone però, a monte, l'approvazione del progetto preliminare. Il quale a sua volta va sottoposto a valutazione di impatto ambientale (VIA). Soltanto l'esito positivo della VIA sul preliminare, evidentemente, autorizzerebbe a proseguire con le successive fasi progettuali. Così almeno prescrive la legge. Il fatto è che la VIA sul preliminare della Ronchi sud-Trieste non si è affatto conclusa positivamente, né poteva esserlo. Infatti nell'aprile 2005 il ministro per i beni culturali espresse parere negativo sul progetto - presentato nel maggio 2003 - così come aveva fatto poco prima la Commissione speciale VIA del ministero dell'ambiente, con motivazioni sostanzialmente analoghe (il rischio di arrecare gravi danni al patrimonio carsico ipogeo, per la previsione di due gallerie, più "cunicolo esplorativo", lunghe quasi 30 km).

Più che di progettazione definitiva, si dovrebbe quindi, semmai, parlare di un nuovo progetto preliminare. Anche perchè, da quanto si apprende a mezzo stampa, le gallerie della Ronchi sud-Trieste ora dovrebbero correre sotto l'autostrada – non era così nel preliminare sottoposto a VIA - mentre per l'area monfalconese sono in corso "rinegoziazioni migliorative", che comporterebbero la sostituzione del viadotto previsto tra Ronchi e Fogliano con un percorso interrato sotto l'aeroporto fino a Redipuglia.

Modifiche rilevanti, quindi, rispetto al preliminare originario, che sollevano però alcuni problemi. Non è affatto detto, infatti, che tali soluzioni comportino automaticamente un minore impatto ambientale: forse si tratterà soltanto di un impatto diverso. Le falde, nell'area di Ronchi dove si vorrebbe realizzare la variante interrata, sono infatti quasi affioranti, il che pone non pochi problemi sulla realizzabilità dell'opera e sui relativi costi. Senza contare che il nuovo tratto sotterraneo incrementerebbe di non poco i volumi di materiale da smaltire (già nel primo progetto, infatti, erano previsti quasi 8 milioni di metri cubi di roccia da scavare, per il cui smaltimento non era stata in realtà individuata alcuna soluzione).

In ogni caso, si tratta di modifiche che impongono di riavviare la procedura di valutazione di impatto ambientale, per dare a tutti (non soltanto all'assessore Sonogo e a qualche sindaco del monfalconese) la possibilità di analizzarle ed esprimersi. Lo prevedono le norme e le Direttive europee sulla VIA.

Senza contare il fatto che, a più riprese, è stato promesso dai sindaci e dalla Regione che il progetto della nuova ferrovia sarebbe stato "concertato" con i cittadini e le loro rappresentanze, previa adeguata informazione. Informazione finora inesistente, mentre la concertazione si limita a qualche incontro – dai contenuti misteriosi – tra Sonogo ed i sindaci del monfalconese (ma solo alcuni): la linea arriverebbe però fino a Trieste... Del resto che concertazione si può fare su un progetto definitivo, cioè non più modificabile?

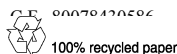
Ha senso, in questo quadro, bussare a soldi a Bruxelles? Per progettare "definitivamente" che cosa? Un progetto che non ha ottenuto neppure uno straccio di approvazione? Solo per non smentire Illy, Sonogo & co, i quali da anni ripetono ai quattro venti che la Ronchi sud-Trieste si farà, cascasse il mondo (e chi se frega di

Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado dell'ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire un futuro in cui l'umanità possa vivere in armonia con la natura.

Registrato come:  
Associazione Italiana per il  
World Wide Fund For Nature  
Via Po, 25/c – 00198 Roma

Ente morale riconosciuto con  
D.P.R. n.493 del 4.4.74.

Schedario Anagrafe Naz.le  
Ricerche N. H 1890AD2.



O.N.G. idoneità riconosciuta  
con D.M. 2005/337/000950/5  
del 9.2.2005 – ONLUS di  
diritto



***for a living planet***®

quello che c'è sotto il Carso)? Solo per giustificare in qualche modo i 1.900 milioni di Euro che il Governo ha messo nel Dpef per la Ronchi sud-Trieste, pur in assenza di una VIA favorevole sul preliminare?

Informazione e concertazione sul progetto erano state promesse anche per la Trieste-Divaccia, della quale si apprende, da dichiarazioni alla stampa del sottosegretario Budin, che il progetto (preliminare? definitivo? chissà) è “molto buono” dal punto di vista della sostenibilità ambientale. Budin aggiunge però che nella fase attuale non viene affrontato il problema di eventuali cavità carsiche che si potrebbero incontrare durante lo scavo delle gallerie. Anche la Trieste – Divaccia, infatti, dovrebbe avere un percorso pressoché totalmente sotterraneo. Le cavità (e le acque sotterranee) in quella zona non sono “eventuali” e rappresentano il primo problema che un progetto serio dovrebbe affrontare: detto per inciso, le grotte sono anche tutelate dalla Direttiva europea 92/43/CEE. Come si possa quindi giudicare “molto buono” un progetto che non le ha neppure considerate, rimane un mistero. Intanto, però, si chiedono 42 milioni di Euro (sono soldi dei contribuenti, naturalmente) per progettare ... che cosa? Il nulla, c'è da temere, vale a dire un progetto inconsistente e inattuabile. La materia meriterebbe un'indagine della Corte dei Conti.

Almeno ci venga risparmiato, auguriamoci, lo sconcio delle rituali dichiarazioni secondo cui la nuova ferrovia è indispensabile “per togliere TIR dalle autostrade”. Lo stesso giorno in cui annunciava le richieste di finanziamento a Bruxelles per la linea ad “alta capacità”, infatti, la Giunta regionale rendeva noto - tramite la propria agenzia stampa - di aver sollecitato la costruzione dell'autostrada Trieste-Fiume (che detto per inciso devasterebbe una delle aree più belle del Carso sloveno). Non basta, quindi, l'impegno di Illy, Galan e Di Pietro per l'assurda autostrada tra Carnia e Cadore con traforo sotto la Mauria (2,2 miliardi di Euro previsti), non basta il pressing sul Governo per la terza corsia della A4. Ora si promuovono anche autostrade all'estero: tutto per ridurre il traffico dei TIR? Ma mi facciano il piacere, direbbe Totò.

Ringraziando per lo spazio che spero possa essermi concesso, porgo i più distinti saluti

Dario Predonzan

Sezione WWF di Trieste