

Il Friuli-Venezia Giulia: piattaforma logistica o area di transito?

Andrea Wehrenfennig

Legambiente del Friuli-Venezia Giulia

18. Convegno ITE, Steinach am Brenner, 6.5.2011

<http://www.trasportiambiente.it>

La politica dei trasporti della Regione Friuli-Venezia Giulia si pone l'obiettivo di rendere la regione una piattaforma logistica al servizio dei traffici internazionali sull'asse Nord-Sud e su quello Est-Ovest. In realtà essa rischia di ridursi alla promozione di nuove grandi opere infrastrutturali, che dovrebbero attraversare le aree regionali dotate del maggiore valore ecologico. In questo modo il territorio regionale verrebbe attraversato da sempre maggiori flussi di traffico su strada, con tutte le conseguenze negative in termini di inquinamento ed esternalità negative, senza invece produrre le attese ricadute sull'economia locale.

Il Piano regionale delle infrastrutture e della logistica prevede una serie di nuove grandi opere infrastrutturali, di cui le maggiori sono già state inserite nella Legge Obiettivo. Tra di esse una nuova linea ferroviaria Venezia-Trieste ad Alta Velocità/Alta Capacità, la terza corsia dell'autostrada A4 Venezia-Trieste, la trasformazione in autostrada della Villesse-Gorizia, la nuova autostrada a pedaggio Cimpello-Sequals-Gemona e il collegamento autostradale A23-A27 Carnia-Cadore. Queste due ultime opere, insieme alla TAV Venezia-Trieste, vanno ad impattare sulle aree più sensibili dal punto di vista ecologico della regione: il Carso, la montagna, diversi fiumi.

Il Piano dichiara la volontà di riequilibrare il trasporto di merci e persone trasferendolo dalla strada alla rotaia, ma viene smentito dalla scelta di sviluppare contemporaneamente nuove grandi opere sia autostradali che ferroviarie, con costi altissimi e finanziamenti non disponibili, per cui alla fine le opere autostradali vengono finanziate tramite la società regionale Autovie Venete e realizzate, mentre quelle ferroviarie restano in attesa di inesistenti contributi statali.

Il primo caso negativo è rappresentato dalla autostrada a pagamento Cimpello-Sequals-Gemona, un progetto che non corrisponde alle esigenze della popolazione ma alle richieste degli industriali, che vorrebbero poter trasportare più velocemente le merci sui TIR dal Veneto e dal Friuli occidentale fino all'innesto con l'autostrada Udine-Tarvisio, e da lì verso l'Austria, la Germania e l'Europa Centro-orientale. Tra Pordenone (Cimpello) e Sequals, sul tratto di pianura, è già stata costruita una superstrada, mentre ora si vorrebbe costruire il tratto tra Sequals e Gemona, in area di montagna, che avrebbe un fortissimo impatto ambientale e verrebbe a costare molto per le opere necessarie (gallerie e viadotti). Dato che le previsioni di traffico non giustificano l'opera e il pedaggio su questo tratto non basterebbe a coprire i costi, si vuole trasformare in autostrada a pedaggio l'intero tratto tra Cimpello e Gemona, compreso quello già costruito con fondi pubblici ed attualmente gratuito, per mettere a gara l'opera in "project financing", garantendo comunque l'intervento di fondi pubblici se le entrate non saranno sufficienti.

Un altro progetto con fortissimo impatto negativo e non voluto dai residenti è il collegamento autostradale previsto tra il Cadore (Veneto) e la Carnia (Friuli) per collegare l'autostrada A 27 del Veneto con la A23 Udine-Tarvisio. Anche questa opera servirebbe alle industrie venete per trasportare le proprie merci sui TIR verso l'Austria, la Germania e l'Europa centro-orientale. Il progetto prevede una grande quantità di viadotti e gallerie, tra cui una lunga galleria sotto il Passo della Mauria. Molti Comuni sono perplessi e gran parte della popolazione – organizzata dal Comitato PAS Dolomiti – è fermamente contraria a trasformare delle strette valli di montagna in corridoi per camion. Anche in questo caso il traffico previsto non riuscirebbe a coprire i costi dell'opera, e neppure i costi di manutenzione nei prossimi vent'anni, per cui sarebbero necessari fondi pubblici aggiuntivi anche per la normale manutenzione dell'opera.

Un'altra opera fortemente voluta dalla Regione ma sostanzialmente inutile ed irrealizzabile è la nuova linea ferroviaria ad Alta Velocità/Alta Capacità Venezia-Trieste, il cui progetto è sottoposto attualmente a Valutazione di Impatto Ambientale. La linea è stata divisa in quattro tratte, due in Veneto e due in Friuli-Venezia Giulia. Tra la parte veneta e quella friulana c'è una sostanziale incoerenza, perché la Regione Veneto ha scelto un tracciato, cosiddetto "balneare", che compie una grande curva su preziosi terreni agricoli per avvicinarsi il più possibile (a circa 15 km dal mare) alle località turistiche balneari di Jesolo e Caorle, per cui una linea costruita per velocità di 250 km/h avrebbe tre fermate a pochi km di distanza (Mestre, Aeroporto, Passerella (= fermata balneare)). Contro questo progetto sta crescendo una forte opposizione di ambientalisti, agricoltori, Comuni, per rimettere in discussione metodo e contenuti di questo progetto.

Da parte sua il tratto del Friuli-Venezia Giulia attraversa aree naturali protette di grande pregio, zone SIC e ZPS, tra cui le aree carsiche abitate dal Proteo, specie protetta di importanza europea. Le gallerie previste hanno oltre 23 km di lunghezza e attraversano le aree più carsificate, dove è probabile che si scopriranno molte cavità ora sconosciute, come è successo nella costruzione della galleria della grande viabilità tra Cattinara e il Carso, dove è stata trovata una enorme grotta, detta "grotta impossibile" perché secondo i geologi non sarebbe dovuta esistere. Il progetto preliminare della ferrovia prevede di "addomesticare" le eventuali cavità incontrate riempiendole di cemento armato, perché altrimenti le gallerie rischierebbero di crollare nel sottosuolo. Gli scavi sarebbero altamente impattanti anche per gli abitanti, che in diverse località vedrebbero un traffico quotidiano di circa 100 camion per il trasporto del materiale di scavo per la durata di tre-quattro anni. Le gallerie sotto il Carso dovrebbero servire esclusivamente al trasporto di merci dal porto di Trieste e dalla Slovenia, in quanto ad Aurisina dovrebbe confluire un'altra linea ferroviaria ad alta velocità proveniente dal nodo di Divaccia in Slovenia, anch'essa prevalentemente in galleria.

E' difficile valutare la validità del progetto, in quanto esso è privo della valutazione costi-benefici, e non fornisce informazioni sui costi previsti. In altri documenti governativi si parla di un costo complessivo di circa 7 miliardi di Euro per l'intera tratta Venezia-Trieste. Durante la fase di presentazione del progetto, in cui si potevano presentare osservazioni nell'ambito della valutazione di impatto ambientale, le associazioni ambientaliste e i comitati locali sono stati gli unici ad informare i cittadini mettendo a disposizione la documentazione e organizzando incontri pubblici. Alcuni Comuni che verrebbero toccati dall'opera hanno organizzato incontri con la presenza dei politici e tecnici delle ferrovie, ma la Regione non ha svolto alcuna attività propria di informazione e dibattito pubblico, ed ha pubblicato la documentazione sul suo sito diversi mesi dopo la scadenza dei termini per le osservazioni.

Durante la stesura della Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica, la Regione ha consultato tutte le organizzazioni economiche e sociali, ma ha escluso proprio le associazioni ambientaliste. E' probabile che la procedura di VAS, senza la partecipazione e il dibattito, si riduca alla classica formalità burocratica per ottemperare alle normative europee ma non applicarle nella realtà.

Ma queste grandi opere sono veramente necessarie? Gli stessi dati riportati nel Piano Regionale confermano che la rete ferroviaria in regione viene utilizzata in media al 50% della capacità, il che vuol dire che solo con una migliore organizzazione e funzionamento delle aziende ferroviarie, senza costruire nulla di nuovo, i treni potrebbero trasportare il doppio delle merci e delle persone trasportate oggi.

In particolare la moderna linea ad alta capacità Udine-Tarvisio ("Pontebbana") è utilizzata a meno del 20% della sua capacità. Se osserviamo l'andamento del trasporto di merci al valico di Tarvisio negli ultimi 15 anni, vediamo che dal 1994 il trasporto di merci su ferrovia è rimasto stabile, mentre quello su strada è salito da 5 a 20 milioni di tonnellate all'anno, e questo rapporto non è affatto cambiato dopo l'entrata in servizio della nuova ferrovia nel 2000, anzi la distanza tra strada e rotaia è continuata ad aumentare.

Questa è la prova che la pura e semplice costruzione di un'infrastruttura di trasporto ferroviario non è affatto sufficiente a trasferire il traffico dalla strada alla rotaia, ma che sono necessarie delle condizioni fondamentali, come la presenza di aziende di trasporto ferroviarie efficienti e di politiche che facciano pagare al trasporto su strada e su ferro i costi esterni che provocano.

Le capacità oggi disponibili ai valichi ferroviari verso Nord (Tarvisio) e verso Est (Gorizia e Opicina) permetterebbero di trasportare fino a 13 milioni di tonn/anno a Tarvisio, su 100 treni/giorno, rispetto alle attuali 6 milioni di tonn (50 treni/giorno), e ai valichi di Gorizia e Opicina fino a 7 milioni di tonn/anno, su 60 treni/giorno, rispetto agli attuali 2 milioni di tonn (25 treni/giorno). Se poi venisse potenziata la rete esistente ed eliminati i colli di bottiglia – interventi previsti dallo stesso Piano Regionale – al valico di Tarvisio potremmo arrivare a 20 milioni di tonn/anno e a quelli di Gorizia e Opicina a 11 milioni di tonn/anno, senza dover scavare tunnel di decine di chilometri nel Carso.

Da queste considerazioni risulta che le grandi opere previste in Friuli-Venezia Giulia sono inutili e dannose, anche perchè distolgono l'attenzione dagli interventi "minori" (meno costosi ma più utili) e puntuali necessari a completare e ammodernare la rete ferroviaria e stradale esistente.

Queste grandi opere vengono sostenute – per interessi concreti o per convinzione "ideologica" - da forze consistenti: il governo nazionale e regionale, gli industriali, i media, i maggiori partiti politici, parte dei sindacati. Non trovando giustificazioni valide, devono essere realizzate "in nome del progresso" e "per non restare fuori dall'Europa". La partecipazione e l'informazione dei cittadini invece vengono organizzate dai comitati locali, dalle associazioni ambientaliste e da alcuni Comuni che vogliono difendere i loro cittadini.

Le prospettive non sono rosee: i maggiori partiti, a livello locale, non osano mettere in discussione quanto voluto dal governo e dai partiti a livello nazionale. I comitati, le associazioni ed i Comuni devono ricorrere alla giustizia amministrativa (TAR) che però si limita alle questioni formali e non

può mettere in discussione i contenuti dei progetti. A causa dei limiti nelle applicazioni dei referendum in Italia, è quasi impossibile usare questo strumento per modificare le politiche riguardanti le infrastrutture.

Resta il fatto che difficilmente tutti questi grandi progetti verranno realizzati, poiché non dispongono dei finanziamenti necessari. Il modello è la Legge Obiettivo, una lunga lista di “opere strategiche prioritarie” da cui viene selezionato di anno in anno un piccolo numero di opere da realizzare a seconda delle pressioni e del peso dei promotori politici ed economici. E visto che in genere queste opere non sono sottoposte a una valutazione realistica dei costi-benefici, difficilmente un privato andrà a finanziare opere non redditizie con il “project financing”, a meno che la parte pubblica non si impegni a coprire le future perdite.