

CORRIDOIE AMBIENTE

A sentire i rappresentanti politici di regione, provincia e comune per il futuro di Trieste ci sono due grandi "speranze": il corridoio 5 e l'Expo universale.

Su entrambe le iniziative si possono fare molte valutazioni, legate alle ricadute economiche sulla città. Si sa che la maggior parte delle ditte interessate ai lavori non sarebbero locali, forse qualche subappalto, ma cosa di poco conto. La maggior parte dei lavoratori non sarebbero locali ma, come spesso accade, presi dove più conviene, cioè dove meno si paga. È evidente che la riconversione definitiva della zona portuale ad altri usi significherebbe la certezza dell'impossibilità del rilancio di Trieste come porto del suo entroterra, oggi nuovamente raggiungibile con l'Unione Europea. Rimangono i dubbi su come potrebbe essere usato ciò che verrebbe costruito per l'Expo, in una città in forte decremento demografico ed in ancor maggiore crisi economica. Non si capisce bene come verrà usato, se costruito, il passante ferroviario del corridoio 5.

Ma per una volta affrontiamo problemi solo in parte di carattere economico.

Nelle scorse settimane il Comune di Trieste è stato chiamato ad esprimersi, con delibera consiliare, sulla valutazione di impatto ambientale presentata dalla Società per Azioni Italfer per proporre il passante ferroviario noto come corridoio 5. Già, una SpA, perché è tutto privatizzato (anche se poi i soldi li tireranno fuori comunque dalle nostre tasse), ma allora come la mettiamo con la possibilità di espropriare per "pubblico interesse" quando a costruire non sono più le pubbliche Ferrovie dello Stato? Ma questi sono particolari che non passano certo per la testa dei nostri governanti, sia nazionali che locali.

Ma torniamo alla VIA proposta di questa opera, che dovrebbe passare nella nostra provincia con una doppia galleria di decine di chilometri sotto tutto il Carso.

Alla delibera in discussione è stata allegata una relazione tecnica denominata allegato B che propone, dopo l'analisi della ricca documentazione (contenuta in 4 CD rom fitti di piantine, documentazioni, analisi, prospetti ecc., una documentazione nella quale è, per la sua stessa vastità, difficilissimo districarsi) alcune "prescrizioni" precise e puntuali alle quali si chiede di attenersi prima di passare alla fase dei progetti esecutivi. Se lette con un minimo di attenzione queste prescrizioni sono una puntuale demolizione della VIA proposta.

Ma vediamo, nei particolari.

Si chiede di rivedere l'analisi trasportistica tenendo anche conto dell'opzione 0, cioè del fare nulla (o limitarsi solo a piccoli miglioramenti dell'esistente), di esplicitare l'analisi dei costi-benefici, tenendo conto anche dei successivi costi di gestione e di manutenzione, di effettuare, **dopo** aver eseguito questi conteggi, una comparazione qualitativa tra le varie opzioni possibili. In sostanza dopo aver rilevato come con le linee oggi esistenti si potrebbero far circolare 200 convogli al giorno, mentre l'attuale uso di ferma a circa 100 (quindi molto al di sotto della potenzialità esistente) si rileva che non sono stati presentati dei conteggi seri dell'opera. Inoltre viene anche osservato che, a fronte degli enormi costi dell'opera, potrebbe, con le analisi della situazione esistente, verificarsi un incremento del solo 0,5 % rispetto all'opzione 0.

Ma non basta questa valutazione economica, già di per se pesantissima. Si dice che, per costruire le due gallerie (di 8,60 metri di diametro, il che significa uno scavo di circa 10 metri di diametro per ognuna) si dovrà costruire, prima, anche un terzo cunicolo, previsto ma non inserito nella Valutazione di impatto ambientale, di 5,20 metri di diametro, cioè 6-7 metri di scavo. E, dice la relazione, «in pratica per conoscere e stimare seriamente l'impatto complessivo delle gallerie si andrà a costruire una galleria aggiuntiva .. che a sua volta produrrà importanti impatti ambientali, poiché per "riempire i vuoti" e per poter procedere negli scavi si occluderanno previa cementazione grotte, fessure, inghiottitoi e cavità varie ... ovvero il "cunicolo esplorativo" verificherà ed attuerà allo stesso tempo impatti irreversibili nell'ambiente ipogeo carsico». Come dire un medico che uccide il paziente per vedere se era sano. Ma non basta. Si raccomanda di effettuare una apposita campagna di indagini geognostiche (evidentemente si considera insufficiente quanto sinora fatto) al fine di «valutare gli effetti dei "riempimenti" previsti sugli equilibri idrogeologici dell'area interessata».

Ma stiamo parlando di tutto il Carso, da Duino, passando sotto Opicina, con una deviazione verso Roiano ed uscita su viale Miramare, Stazione centrale, poi nuovamente sotto tutta la città, passando sotto il monte Fiascone, il Boschetto (esattamente sotto il punto oggi franante), per fermarsi, esattamente sotto il quadrilatero di Melara, in attesa di proseguire verso Capodistria. Cioè si dice che un progetto del genere non ha valutato, almeno non sufficientemente, quali sarebbero gli impatti sull'ambiente soprastante, dove vivono decine di migliaia di persone. E dissesto idrogeologico, si sa, significa case che crollano, strade che si spaccano ecc..

Ma non basta ancora. Le richieste riguardano anche una insufficiente valutazione delle vibrazioni causate dal cantiere, infatti «sussiste la possibilità che nell'ambito del comprensorio di Trieste gli edifici possano subire danni conseguenti alle vibrazioni prodotte ... e si chiede inoltre di esplicitare gli effetti che le vibrazioni in fase di costruzione e di esercizio della linea genereranno nelle formazioni ipogee». Analoghe richieste vengono fatte per la rumorosità del cantiere e della successiva gestione, considerati anche questi elementi sottovalutati nella documentazione prodotta. Così come una richiesta specifica viene presentata per valutare le interferenze (con rischio di intercettazione pesante) con le acque sotterranee (il percorso si sormonta in alcuni punti con l'alveo sotterraneo del Timavo e taglia tutta la zona dei torrenti triestini).

Viene poi posto il problema dello smaltimento dei materiali di scavo, 7,8 milioni di metri cubi di terra e rocce, per le quali, si dice, bisogna indicare fin da subito dove si intende metterli, cosa che viene solo vagamente ipotizzata dai progettisti e solo per una parte del materiale.

E ricordiamo che questo non è uno studio di ambientalisti integralisti. Si tratta della relazione tecnica dell'area pianificazione territoriale del comune di Trieste.

Chiaramente, non era loro compito, omette di indicare altri rischi non segnalati da Italfer. Ad esempio non vengono indicate le pericolosità di trasporti particolari, trasporti eventualmente da limitare in gallerie, soprattutto se corrono sotto centri densamente abitati, come queste. Cosa succederebbe infatti con una fuga di gas? O nella dispersione di liquidi infiammabili o inquinanti? Per non parlare dei casi estremi, ma oggi di attualità, di eventuali interventi terroristici? O anche di più normali incidenti casuali.

Ma poi c'è un'altra "chicca". Si dice che questa opera è fondamentale per Trieste. Se è così, perché non è previsto nessun collegamento con il porto nuovo? Perché, per come è prevista, le merci solo sfioreranno Trieste, passandole alle spalle, correndo da est a ovest, senza dare alcuna ricaduta, a parte i rischi del trasporto.

Possiamo solo ipotizzare quali siano i vari interessi dietro a questa opera, così fortemente voluta da una "santa alleanza" trasversale agli schieramenti politici. Di certo possiamo dire che essa va contro gli interessi della città, alla quale fa solo correre rischi, neppure tanto nascosti, sia ambientali che economici.