

Comité Non LGV Basse Frioul

www.notafvg.altervista.org

Le Comité Non LGV Basse Frioul est actif depuis environ six ans et opère dans la Province d'Udine de la Région Friuli Venezia Giulia, située au nord-est de l'Italie entre la Slovénie et l'Autriche.

La Région est concernée par le Projet Prioritaire n° 6 Lyon - Frontière ukrainienne (ancien Corridor 5) d'ouest en est et l'extension du Corridor 23 Baltique - Mer Adriatique du nord au sud.

Le Comité appuie le rééquilibrage du transport ferroviaire par rapport au transport routier, mais s'oppose fermement à la solution TAV-TAC. Les coûts fort élevés ainsi que les impacts environnementaux de cette ligne, sont incompatibles avec l'état d'abandon des lignes classiques, y compris la qualité et la quantité des services offerts par l'opérateur. Comme autre preuve de l'abandon des infrastructures on rappelle les ports ferroviaires de Pontebba et Prosecco et l'utilisation à 30% du méga port ferroviaire de Cervignano del Friuli le plus important dans le nord-est de l'Italie.

L'Administrateur délégué des chemins de fer M. Moretti a récemment déclaré que "*le Friuli Venezia Giulia n'a pas besoin de nouvelles lignes, mais de remplir les trains.*" Pour ce qui concerne le Corridor Mer Baltique – Adriatique, de Tarvisio (frontière autrichienne) à Udine, il y a un chemin de fer moderne en territoire montagneux ouvert en 2000 avec une vitesse maximale de 160 km à double voie avec un potentiel de 300 trains par jour, où passent seulement 30 trains par jour, toujours selon M. Moretti.

De Udine la ligne se poursuivrait au sud pour une vingtaine de kilomètres, actuellement à voie unique, et rencontrerait le Projet Prioritaire n° 6 à la hauteur de l'aéroport ferroviaire de Cervignano del Friuli. Le trafic actuel sur ce tronçon est de 22 trains par jour sur un potentiel de 90 trains par jour. Dans la Région Friuli Venezia Giulia, la longueur de la ligne du Projet Prioritaire n° 6 est d'environ 90 km. Dans la première partie le territoire est plat avec la présence de sols moelleux de bonification, puis la ligne entre dans la région karstique composée de différentes grottes et rivières souterraines peu connues, où sont prévues quelques dizaines de kilomètres de tunnel.

Notre Comité a lancé une pétition (réf. n. 900/2007) à la Commission des Pétitions du Parlement Européen contre le financement de la ligne transfrontalière Trieste-Divaca, la pétition est toujours ouverte.

En conclusion, le Comité réaffirme le concept que: nous n'avons pas besoin de vitesse élevée, mais d'une restructuration rapide du service ferroviaire en améliorant la qualité du service, la fourniture, l'entretien qui est une garantie de sécurité.