**Situazione trasportistica in Friuli - Venezia – Giulia**

*Giancarlo Pastorutti - 6 ottobre 2018*

[Comitato No Tav Bagnaria, Friuli](https://www.facebook.com/5-Forum-contro-le-Grandi-Opere-Inutili-e-Imposte-806658196083477/)

***Al nord est niente di nuovo*!**

Anche la regione FVG è interessata a due Progetti TEN-T, il Corridoio Mediterraneo e il Baltico Adriatico.

Nel corso degli anni il collegamento ferroviario Venezia-Trieste ha cambiato più volte denominazione, da Tav a Tav-Tac a Tac e ora Potenziamento (teoricamente).

Le linee storiche in Friuli-Venezia Giulia sono sottoutilizzate come al nord-ovest, la criticità riguarda solo un tratto di 3 km. Inoltre sono state soppresse il 20% di stazioni, come pure diversi scali ferroviari tra cui lo scalo di Cervignano del Friuli inaugurato nel 2000 e considerato a quel tempo il più grande del nord-est.

I collegamenti internazionali sono nulli, verso l’Austria c’è un collegamento regionale fino alla prima stazione austriaca, verso la Slovenia da qualche settimana c’è un collegamento con Lubiana sempre con collegamento regionale entrambi co-finanziati dalla UE.

In un'intervista a Off the report – la trasmissione televisiva andata in onda su Rai 3 il 26 maggio 2013 – l'amministratore delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato Mauro Moretti alla richiesta di spiegare il motivo per la soppressione dell'ultimo treno dall'Italia alla Slovenia ha dichiarato: «*È meglio che lo Stato finanzi un taxi per i pochi passeggeri che ci sono piuttosto che tenga un treno che costa cento volte tanto e che dovrebbe essere pagato dai contribuenti*».

<https://www.facebook.com/806658196083477/videos/263544507637735/>

Per quanto riguarda i collegamenti da Trieste e Udine verso Roma e Milano la Regione da diversi anni è costretta a pagare alcuni milioni € per evitare tagli a corse perché evidentemente il bacino di utenza è molto scarso.

Ritornando al progetto Tav Venezia-Trieste siamo alla quarta versione.

La terza versione, Progetto Preliminare del 2010 del costo di €7,4 Mld. è in Commissione VIA: criticato dal Commissario Mainardi, osteggiato da Sindaci veneti e friulani, come pure dai Comitati No Tav.

In una delle relazioni il Commissario Mainardis disse; “*le Opere devono essere economiche per la collettività e sostenibili sia nell’impatto con la natura sia dal punto di vista finanziario… I costi preventivati nel Progetto Preliminare del DICEMBRE 2010 per la realizzazione della Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste, anche a occhi non esperti sono più che doppi rispetto ai costi medi praticati per analoghe Opere già realizzate in altri paesi europei*”.

Questo era evidente nella relazione *Costi Benefici* con l’analisi economica finanziaria negativa.

Il Progetto è composto da quattro tratte, tre che vanno da Venezia a Ronchi dei Legionari e il proponente Italferr ha richiesto la sospensione dell’analisi visto quanto descritto sopra.

Per quanto riguarda la Ronchi dei Legionari-Trieste ha avuto parere negativo dalla commissione VIA.

Questo giudizio ha avuto lo stesso esito anche nel 2005. La tratta attraversa diversi km in galleria la zona carsica disseminata da grotte, pozzi e fiumi sotterranei la stragrande maggioranza sconosciuti.

La quarta versione è stata definita Potenziamento della Venezia-Trieste, noi invece la definiamo ***Tav spezzatino****.*

Nell’accordo di programma tra RFI e regione Friuli-Venezia Giulia Progetto 0365: Potenziamento Venezia-Trieste”, c’è la prima imprecisione perché il progetto non arriva a Trieste ma si ferma ad Aurisina (bivio per la tratta transfrontaliera) a qualche decina da Trieste.

Questo progetto, del costo di €1,8 Mld., prevede nella porzione veneta lo sviluppo sull’esistente salvo minime variazioni, per la tratta friulana invece ci sono due varianti importanti tra le quali il nuovo ponte sul fiume Isonzo (previsto nel progetto Tav 2010) e la… *Realizzazione di una nuova linea tra Ronchi Aeroporto e Aurisina con contestuale adeguamento della fermata di Ronchi Aeroporto, che terrà conto di quanto già sviluppato nell’ambito del progetto «nuova linea AV/AC Ronchi dei Legionari-Trieste*.. citata nell’Accordo di Programma.

Questo è la ragione per cui diciamo che il nuovo progetto prevede la costruzione della ***Tav spezzatino****.*

La tratta transfrontaliera definita Trieste-Divača, è ancora nella fase di studio del progetto con un finanziamento sempre riconfermato fin dal 2007 di una cinquantina di milioni di €.

La Slovenia non è particolarmente interessata anche perché trova più utile il raddoppio della linea dal porto di Capodistria a Divača.

La nostra Regione Friuli-Venezia Giulia è interessata al Progetto della Via della Seta per la posizione strategica e le caratteristiche del porto di Trieste.

L’intraprendenza del Presidente dell’Autorità portuale dell’Adriatico orientale nonché presidente dell’Assoporti Zeno D’Agostino, ha notevolmente incentivato la movimentazione della merce da nave a treno verso il nord Europa.

Contrariamente alle richieste di nuove infrastrutture fatte in generale in Italia, con il suo operato ha dimostrato che prima di tutto ci vuole capacità organizzativa manageriale.

[https://www.facebook.com/806658196083477/videos/1451964154886208/](https://www.facebook.com/806658196083477/videos/1451964154886208/%20)

Per quanto riguarda il trasporto su gomma, la situazione a nord-est è molto diversa rispetto a nord-ovest.

C’è un costante aumentoin particolare dei mezzi pesanti grazie in particolare alle delocalizzazioni. A tal proposito c’è la costruzione sulla A4 della terza corsia con la predisposizione alla quarta.

Progetto impattante a cura del Concessionario Autovie Venete controllata oltre 80% da Friulia finanziaria della regione FVG.

Per concludere dopo quanto descritto, consiglio di vedere questo inquietante *endorsement* nei confronti dei Comitatiche difendono il territorio.

<https://www.facebook.com/806658196083477/videos/1547717898644166/>