

In Friuli la Tav passa a sinistra

MATTEO MODER

Il Comitato contro il Corridoio 5 (Ccc5), nato a Monfalcone due anni e mezzo fa e sostenuto in questa sua lotta dal Wwf regionale, ha espresso la propria solidarietà alla popolazione della Val di Susa che, con in testa i propri sindaci, resiste civilmente alla costruzione della linea ferroviaria ad Alta velocità.

Il Corridoio 5 rientra tra le priorità dei governi italiani dal 1994, quando il Consiglio europeo sancì la necessità di realizzare infrastrutture per il trasporto di merci e persone lungo la direttrice Barcellona, Lione, Torino, Trieste (in seguito estesa a Lubiana, Budapest, Uzgorod, Kiev). Nel 2001 il governo Berlusconi inserì il Corridoio 5 tra le grandi opere, grazie alla legge «Obiettivo». La tratta italiana definita nel decreto del 2002 prevede il potenziamento della tratta autostradale da Torino a Trieste, e la realizzazione di una nuova linea ferroviaria ad alta velocità ed alta capacità (Av/Ac) che inizia in Val di Susa e termina presso la stazione di Trieste Centrale. «Se in Val di Susa - spiega Georgina Ortiz, portavoce del Ccc5 - i sindaci sono sempre stati dalla parte dei cittadini da loro rappresentati, qui in regione è bastata una vaga promessa di un tracciato alternativo per il solo Mandamento monfalconese per zittire la loro voce. Al solo annuncio dello studio per uno spostamento della linea il consigliere regionale Gherghetta ha affermato che non c'era più nulla da rivendicare, nulla contro cui combattere. Oggi sappiamo - continua - che questo progetto, del quale i cittadini non sono mai stati corret-

tamente informati, sposta soltanto il problema in altri comuni senza nemmeno affrontare la questione delle gallerie carsiche, equiparabile agli scavi della Val Susa. E' sbalorditivo come questo voltafaccia dei sindaci del monfalconese sia coinciso con l'elezione di Riccardo Illy al governo della regione, anche se di fatto il problema è rimasto grande come una montagna».

Il Ccc5 si oppone da sempre ad una linea ferroviaria ad Alta velocità, dal Piemonte a Trieste, per motivi economici, tecnici, ambientali e sociali che forse, grazie alla mobilitazione della popolazione della Val di Susa, sono riusciti ad emergere dal silenzio che finora ha avvolto l'intera questione.

«Come sostengono anche i sindaci ed i rappresentanti delle Comunità montane della Val di Susa - aggiunge Georgina Ortiz - con costi fino a 20 volte inferiori ed in tempi molto più brevi è possibile spostare il traffico merci su ferrovia, ottimizzando le linee esistenti. E questo vale anche per i nostri territori». In Friuli Venezia Giulia ci sono importanti tratti ferroviari a binario unico e privi dei moderni sistemi di sicurezza (ciò significa che sono potenzialmente a rischio di incidenti). «Anzi, andrebbe incontro alle necessità dell'utenza modernizzando queste linee - racconta la portavoce del Ccc5 - Rete Ferroviaria Italiana decide di sopprimere linee locali, mentre sui quotidiani regionali si leggono giornalmente le lamentele dei pendolari per i ritardi, le soppressioni di convogli, lo stato di sporcizia e sovraffollamento delle carrozze. E la Regione dà una mano a lavoratori e studenti aumentando i prezzi del

trasporto pubblico urbano ed extra-urbano. Invece di affrontare i problemi del trasporto pubblico regionale - sottolinea Ortiz - il governatore Illy non trova di meglio che chiedere al governo Berlusconi, insieme alla collega piemontese Bresso, la nomina di un Commissario per l'intera tratta italiana del Corridoio 5: nemmeno Lunardi era mai arrivato a tanto. Invece che coinvolgere le comunità locali - aggiunge - i due presidenti regionali chiedono al governo centrale di decidere ancor più verticisticamente, azzerando l'autonomia delle regioni». La regione Friuli Venezia Giulia, inoltre, ha approvato una legge regionale in mate-

ria urbanistica, anche grazie al voto favorevole di Rifondazione comunista, che ha «lo scopo di preservare la possibilità di realizzare infrastrutture strategiche ovvero di dotare la Regione di strumenti che ne facilitino la realizzazione». Questa norma per il Ccc5 costituisce «una delega in bianco all'asse Illy-Berlusconi per la costruzione del Corridoio 5, come è stato scritto da Wwf, Italia Nostra, Istituto Nazionale di Urbanistica, ecc. Ci hanno deluso in particolare - conclude Ortiz - i consiglieri regionali della sinistra, che ci hanno fatto credere di essere dalla nostra parte e invece non si sono opposti a questa pessima legge. Nel centro-sinistra l'unico voto contrario alla legge è stato espresso dalla consigliera Alessandra Battellino, mentre Verdi e Comunisti Italiani si sono astenuti. I tre consiglieri di Rifondazione Comunista - in netto contrasto con Fausto Bertinotti che si è dichiarato contrario alla Tav - hanno votato a favore»

Non solo val di Susa. A Monfalcone è attivo il comitato contro il Corridoio 5, l'altro versante dell'alta velocità ferroviaria. Quella che andrà da Torino a Trieste. La soluzione alternativa? Come per la Torino-Lione è quella di modernizzare le linee esistenti. Ma il progetto «Illy-Berlusconi» divide anche la sinistra radicale. Qualche argomento contro il partito-virus del debito pubblico occulto