

LINEE AD ALTA VELOCITA' SUL CARSO

Tracciato "Trieste – Divača (in galleria ben 15 km sul Carso??)

Alla luce di quanto segue è difficile comprendere come si possano coniugare le prescrizioni della Comunità Economica Europea in tema di ambiente e paesaggio nonché degli innumerevoli progetti rivolti alla valorizzazione e al recupero territoriale con quanto, sempre da parte della stessa Comunità, viene previsto da altre sue istituzioni circa le imponenti opere infrastrutturali a grande impatto che si vogliono realizzare.

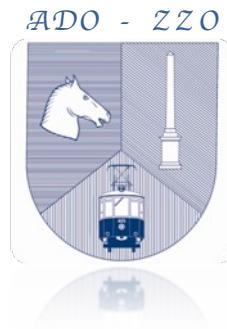
Riteniamo che il progetto della TAV/TAC, così come pubblicato tempo fa sul giornale locale il Piccolo del 16 giugno 2010, debba essere rivisto in modo globale sin dalla sua fase preliminare tenendo in debito conto tutte le **infrastrutture** già presenti che vanno ammodernate, si debbano tenere nella massima considerazione gli aspetti delicati dell'**equilibrio idrogeologico dell'intera area** e delle sue caratteristiche **ipogee**, delle peculiarità **paesaggistiche** ed **ambientali** già compromesse in modo grave, delle sempre crescenti e il più delle volte scriteriate nuove costruzioni e di quant'altro.

A questo proposito si fa notare come nel sottosuolo carsico, oltre alla presenza della vicina **Grotta Gigante** dichiarata monumento naturale di fama internazionale, sono presenti altre numerose cavità con l'importante funzione di regolatori dell'equilibrio delle acque sottostanti oltre a importanti e più o meno grandi corsi d'acqua di cui alcuni ancora inesplorati mentre, in superficie, vaste aree tutelate da **norme europee** (SIC e ZPS), specifiche peculiarità **biologiche** e **paesaggistiche** già seriamente inquinate da cemento e discarichi abusivi di ogni genere, in ispecie tra Opicina e Gropada, come di recente documentato dal programma "Ambiente" di RAI 3 e dagli speleologi stessi in un articolo pubblicato sul quotidiano locale non molte tempo fa.

Da quanto riportato sulla mappa e dall'articolo da Il Piccolo si apprende con sorpresa che i treni ad **alta velocità/capacità** allo studio non prevedono alcuna fermata ne presso l'ex scalo bestiame internazionale della stazione di Prosecco, oggi in abbandono totale, ne tanto meno in almeno una delle due stazioni di Opicina: Stazione Passeggeri e Stazione Campagna. Da notare che la Stazione Campagna veniva e viene tuttora utilizzata per i treni merci, che poco discosta da essa vi è una centrale elettrica autonoma e che lo scalo stesso è collegato ad una officina specializzata in riparazioni di treni e relativo materiale ferroviario meglio nota con il nome di Officine Laboranti. Inoltre, da questa stessa stazione si dipartono due linee: una che si collega alla linea slovena Sežana-NovaGorica a Dutovlje e la tratta Opicina-Sežana-Divača dalla quale è in progettazione un nuovo allaccia-mento all'autoporto di Ferneti con lo scopo di consentire il carico e scarico dei TIR in arrivo e in partenza per il porto e verso altre direzioni. Da notare che, già oggi, il tratto Opicina-Divača viene coperto in non più di 7-8 minuti.

Associazione per la difesa di Opicina - Združenje za Zaščito Opčin

Via di Prosecco/Proseška Ulica n° 10 Opicina/Opčine, Trieste/Trst 34151 www.opicina.it info@opicina.it



Altra vistosa carenza in mappa è il fatto che lungo il tracciato nel nostro tratto non sono riportate le **uscite di sicurezza** previste dalle vigenti norme. Si ritiene che dovranno esserci almeno tre o quattro sbocchi, il che implica in superficie un ulteriore utilizzo del territorio per nuove strade, snodi e relativi svincoli.

Pertanto, per quanto precede, si ritiene che sin da questa fase preliminare **l'intero progetto** vada tassativamente **rivisto** privilegiando l'ammodernamento delle linee esistenti tanto sull'altipiano quanto lungo la costa, **ridiscusso** in modo trasparente con la popolazione e le organizzazioni locali che ben conoscono queste aree e come prevedono il trattato di Arhus e l'Agenda 21, il tutto assolutamente prima di richiedere le prescritte VIA e VAS.

Monika Milic, DarioVremec, Marco Simic

NOVE ŽELEZNIŠKE HITRE PROGE : trasa 'Trst-Divača' (podzemeljska 15 km dolga galerija na Krasu??)

Po vsem, kar je bilo rečeno, ne razumemo, kako lahko EU vzklajuje predpise glede okolja in finančno podpira neštete manjše projekte, ki vrednotijo in spodbujajo razvoj teritorija, s tako velikimi projekti, ki močno vplivajo in spreminjajo kraško ozemlje.

Menimo, da je projekt, ki je bil predstavljen v časopisu 'Il Piccolo' dne, 16. junija 2010, potreben temeljitega pregleda upoštevajoč obstoječe vire, ki so že prisotni, in poseben položaj **obstojećih infrastruktur**, krhkih **hidrogeoloških aspektov**, posebnosti **podzemeljskega sveta** ter **naravnega okolja**, ki je že zelo onesnaženo z nelogičnimi in nepotrebnimi zgradbami.

Kraško podzemeljsko področje je posebno bogato z neštetimi **jamami**, med katerimi je svetovno znan naravni spomenik **Briška jama**. Kraške jame ohranjajo ravnovesje **podzemeljskih voda**, nekatere pa so še neraziskane. Na površju je to področje bogato z **biološkimi in krajinskimi posebnostmi**, ki so bile že v preteklosti močno onesnažene, kakor so nedavno obrazložili v oddaji AMBIENTE na RAI3 in v članku krajevnega časopisa, ki so ga objavili lokalni speleologi.

V časopisu 'Il Piccolo' je razvidno, da trasa hitrih vlakov ne predvideva na italijanski strani nikakršne **postaje**, ne pri bivši mednarodni postaji za živino na Proseku, ki je danes popolnoma zapuščena, ne na Opčinah pri že obstoječi postaji za potnike v samem jedru vasi oz. pri nekdanji

Associazione per la difesa di Opicina - Združenje za Zaščito Opčin

Via di Prosecco/Proseška Ulica n° 10 Opicina/Opčine, Trieste/Trst 34151 www.opicina.it info@opicina.it



postaji za raztovarjanje. Le-to še dandanes uporabljajo za prevoz tovornih vlakov, poleg tega pa je v njeni neposredni bližini tudi popolnoma samostojna električna centrala in specializirana železniška delavnica, tako imenovana 'Laboranti'.

Poleg tega je postaja namenjena tovornim vlakom povezana s slovensko progo Opčine-Sežana-Dutovlje-Nova Gorica in proga Opčine-Sežana-Divača, na kateri je predvidena nova povezava z avtoportom na Fernetičah, kjer naj bi nalagali na vlake tovore, ki so namenjeni v pristanišče oz. drugam. Naj poudarimo še, da se danes vozimo po progi Opčine-Divača samo 7-8 minut.

Zaskrbljujoče je dejstvo, da na italijanskem delu trase niso predvideni varnostni izhodi, ki so nujni po predpisih današnjih zakonov. Na omenjeni progi bi bilo treba zgraditi vsaj štiri izhode. To seveda pomeni nadaljno uporabo vedno novih površin z ustreznimi cestnimi povezavami.

Po vsem, kar smo omenili, menimo, da bi bilo potrebno v tej prvotni fazi ponovno pregledati izvedbeni projekt in upoštevati modernizacijo obstoječih kraških in obalnih infrastruktur, pri tem pa upoštevati obstoječa krhka ravnotežja v podzemljskem in površinskem kraškem okolju.

Poleg tega smo prepričani, da mora biti vzpostavljena jasna in javna debata s prebivalstvom in z lokalnimi organizacijami, saj boljše poznajo to področje. Ob vsem tem pa naj bi seveda upoštevali Arhusovo pogodbo, 'Agendo 21', preden bi zaprosili za predvidene VIA in VAS.

Monika Milic, DarioVremec, Marco Simic