

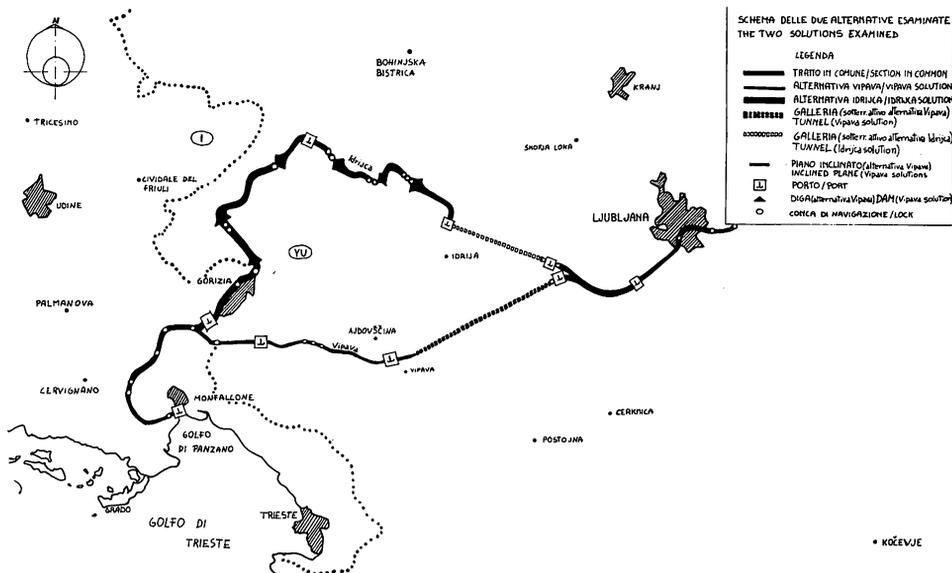
## Quella chiatta per Lubiana

*L'idrovia Monfalcone-Lubiana, passata al vaglio di 450 tecnici, attende ora una risposta politica*

*di Guido Baggi*

**Un'idea di  
Maria Teresa**

Il Territorio di Monfalcone, per la sua posizione geografica certamente strategica nell'ambito delle comunicazioni e dei traffici, è uno dei nodi della viabilità dell'intero Friuli-Venezia Giulia. Vi sono concentrati l'aeroporto di Ronchi dei Legionari, un porto commerciale e industriale, l'autostrada, le linee ferroviarie che collegano Trieste al resto della regione e importanti strade statali. Su questo stesso Territorio avremo nel Duemila anche una idrovia? Ormai quando diciamo "Duemila", stiamo attenti, non parliamo più di tempi lontanissimi: mancano solo quindici anni. È vero che l'idea di collegare il centro dell'impero asburgico con il mare Adriatico attraverso un canale navigabile risale ai tempi della indimenticata sovrana Maria Teresa d'Austria e ancora non è stato fatto, ma è altrettanto vero che i mezzi tecnici a disposizione nel secolo scorso erano ben limitati in confronto alle possibilità di oggi. Il Duemila è vicino a un progetto del genere e, lo si apprezzi o lo si ritenga una calamità, non può essere preso alla leggera, quasi con noncuranza, come se si trattasse di una idea peregrina venuta in testa a personaggi illustri e di scienza, ma tutto sommato destinata a rimanere solo un progetto. Giova ricordare a tutti noi che le grandi decisioni sulla vita e sullo sviluppo del Territorio sotto l'aspetto economico, nonché purtroppo delle crisi, hanno avuto il loro epicentro fuori dal Monfalconese, anche se proprio in esso hanno fatto sentire i loro benefici e le loro ripercussioni negative. Monfalcone e il Territorio hanno davvero il destino di essere sempre oggetto e mai vero soggetto di decisioni? E se, per la vastità dei problemi, il Territorio si trova nella posizione di non poter essere promotore di una nuova realtà e di dover subire un indirizzo scelto da altri, non sarebbe bene tenerne conto per trarne i possibili benefici e limitare gli eventuali danni?



**Il convegno di Grado**

**Le caratteristiche tecniche, l'analisi dei costi**

Del collegamento idroviario Adriatico-Danubio si è parlato a lungo nel convegno organizzato dal ministero degli Esteri a Grado nell'ottobre dello scorso anno. A parlarne sono arrivati nella vicina Isola d'oro circa 450 scienziati e tecnici che, tutto sommato, hanno detto che questa idrovia è fattibile. Dovrebbe partire da Monfalcone dove già oggi il piano regolatore generale intercomunale prevede un porto-canale largo circa duecento metri ricavato lungo l'attuale corso del Brancolo. Da qui all'Isonzo il passo è breve e non ci saranno difficoltà insormontabili a far salire le chiatte fino alla confluenza del Vipacco, poco prima di Gorizia. Il corso del fiume, in territorio jugoslavo, dovrebbe essere attrezzato in modo da permettere ai convogli di chiatte di proseguire fino alla barriera costituita dalle montagne che si elevano tra Aidussina e Lubiana. In questo punto si prevede una galleria di 25 km. con soluzioni tecniche in grado di far passare le chiatte dall'altra parte, sulle acque della Ljubljana che ne permetteranno il proseguimento del viaggio fino al capoluogo della Slovenia. Da Monfalcone a Lubiana, lungo questa direttrice, vi sono 122 chilometri che superano un dislivello di 340 metri e il tempo di percorrenza per una chiatte sarebbe di circa 31 ore. Il costo calcolato si aggirerebbe sui 3240 miliardi di lire. Gli economisti hanno fatto notare che, per avere un rilievo in campo economico, il tracciato non può fermarsi a Lubiana, ma deve raggiungere il Danubio. Può rag-



Il ministro degli esteri jugoslavo Dizdarević e italiano Andreotti al Convegno di Grado.

giungerlo a Bratislava, non molto distante da Vienna, con una spesa di altri 5000 miliardi; ma può scendere anche lungo la Sava e confluire nel Danubio a Vukovar portando il costo totale dell'opera a quasi 12 mila miliardi. Tralasciamo le lunghe discussioni tecnico-scientifiche e notiamo che l'impressione suscitata nei responsabili dei ministeri degli esteri italiano e jugoslavo, presenti al convegno di Grado, è stata quella di dover proseguire sulla strada dei progetti di massima per verificare come l'opera, almeno nella sua prima parte, potrà essere realizzata. Dopo il convegno, dalle nostre parti non si è più parlato seriamente di questa idrovia. È tornato cioè quel silenzio, che non vuol dire che le cose non vengano studiate, ma che sta semplicemente a dire che si sta studiando altrove. Così era accaduto dopo che nei protocolli economici firmati in occasione del Trattato di Osimo tra Italia e Jugoslavia, nel 1975, era stato previsto lo studio di prefattibilità del canale navigabile Monfalcone-Lubiana. La cosa aveva fatto parlare qualche specialista per qualche tempo, ma poi, da noi, non se ne era più parlato fino a quando non sono arrivati a Grado 450 tecnici e scienziati a dimostrarci che l'idea sta già facendo passi in avanti.

Che impatto potrebbe avere nell'ambiente del Territorio simile opera? Come sarebbe compatibile con le scelte dell'uso del territorio fatte dagli Enti locali? Quali benefici economici porterebbe la costruzione e l'attività di questo canale navigabile? Sono domande da non sottovalutare, anche se i tempi sembra-

### **I riflessi sul Territorio**

no lunghi e si pensa sempre che, a cose di questo genere, si penserà in seguito. Per la verità, alcune affermazioni sul problema sono state fatte da esponenti di amministrazioni locali anche a Grado, pur potendo essere soltanto una prima impressione davanti alla massa di informazioni che derivavano dallo stesso convegno.

### **Il problema della tutela ambientale**

Il Presidente della Provincia di Gorizia, Silvio Cumpeta, ha affermato che "una rigorosa analisi costi-benefici, non può prescindere da una serie di valutazioni attinenti anche all'impatto sull'eco-sistema, in una realtà come quella isontina che per una serie di note vicende, rappresenta un nodo strategico ai fini della salvaguardia ambientale di zone che, specie negli ultimi tempi, sono state penalizzate da grandi processi di trasformazione dell'habitat". Resta importante il grande disegno di collegare le correnti del traffico marittimo nel Mediterraneo con il grande fiume del centro Europa - dice in sostanza Cumpeta - ma per la Provincia è importante anche la salvaguardia ecologica. Sono due aspetti, quello economico e quello della tutela ambientale, che nel Monfalconese sono fonte di tensioni e di difficile equilibrio tra esigenze egualmente rilevanti per la vita dei cittadini. E sono stati ancora questi i temi della breve relazione svolta a Grado dal sindaco di Monfalcone, Gino Saccavini, dopo aver consultato i sindaci dei Comuni che si trovano lungo il corso del fiume: Staranzano, San Canzian d'Isonzo, Turriaco, San Pier d'Isonzo, Fogliano Redipuglia e Sagrado. Saccavini ha reso nota "una comune posizione di attento interesse per il progetto dell'idrovia", ma non ha dimenticato i problemi della compatibilità "che inevitabilmente si aprirebbero, tra la realizzazione dell'idrovia e il rispetto dell'ambiente naturale di grande pregio come sono le foci e il corso del fiume Isonzo".

### **L'esigenza di una riflessione comune**

Le amministrazioni comunali dicono sostanzialmente "sì all'idrovia, ma con un occhio particolarmente attento alle questioni di impatto ambientale".

È una posizione motivata e che, se poi sarà seguita dai fatti, esprime il giusto senso di responsabilità di amministratori locali in un periodo difficile per quanto riguarda la sicurezza sulle scelte da fare per il futuro del Monfalconese.

Basta che poi tutto non ritorni nell'ormai famoso silenzio, in attesa che un prossimo convegno nazionale annunci il primo scavo per la costruzione del canale. Sarebbe male per il canale che sorgerebbe in mezzo a polemiche a non finire, ma anche per i progetti che già oggi camminano speditamente per la salvaguardia, la tutela dell'ambiente isontino e per l'auspicata realizzazione della Marina di Staranzano. Il Parco dell'Isonzo, l'insediamento turistico per la nautica da diporto e l'idrovia con un porto-canale nel Brancolo potranno convivere? In che modo? A queste domande dovremo rispondere o, almeno, essere pronti a rispondere nel caso l'idrovia da Monfalcone al cuore dell'Europa passasse dai progetti alla realtà.