



A ottobre la Slovenia andrà di nuovo alle urne per eleggere 212 sindaci (Foto Delo.si)

### Il Consiglio municipale di Vukovar nel caos Manca la giunta e si va verso nuove elezioni

Non c'è pace per Vukovar. La città martirio della Croazia: dopo le elezioni comunali anticipate per la caduta della giunta sul bilancio (ma la crisi è stata inasprita dalle accuse di corruzione rivolte all sindaco che avrebbe pagato due consiglieri dell'opposizione dell'Udr perché votassero a favore delle sue delibere) e la vittoria di Ivan Penava (centrodestra, nella foto), lo stallaggio croato rischia di dover ricorrere ancora una volta alle urne. La prima riunione del consiglio comunale, infatti, è stata una vera baraccola al limite della rissa e non ha ovviamente portato alla creazione di alcuna coalizione di governo per la città. Al momento il consiglio restano ancora due tentativi per cercare un accordo che appare oggettivamente impossibile. Le prossime due sedute si terranno rispettivamente a metà agosto e a metà settembre. Se, come è altamente prevedibile, non si concluderà nulla, allora si dovrà ricorrere di nuovo alle urne. (M. Manzini)

# In Slovenia tremano i sindaci "sceriffi"

Alle municipali di ottobre Janković si ricandida ma è in bilico e Popović teme i tribunali. Banco di prova per il partito di Cerar

di Mauro Manzini  
TRIESTE

Neanche concluso il capitolo relativo alle elezioni politiche anticipate (si stanno conteggiando in queste ore i voti dall'estero) in Slovenia se ne apre un altro, sempre all'insegna del voto. Il prossimo 5 ottobre, infatti, si svolgeranno le elezioni amministrative quando gli aventi diritto al voto saranno chiamati a eleggere 212 sindaci e 3.400 consiglieri municipali. E, questa volta, le urne per il piccolo "parlamentino" delle città avranno un significato particolare perché saranno un vero e proprio test per i partiti sloveni dopo la nascita del nuovo governo. È l'esame più delicato e importante tra quelli per il partito trionfatore lo scorso 13 luglio, la Smc di Miro Cerar che dovrà dimostrare quel radicamento sul territorio fondamentale per costruire uno "scheletro" politico in grado di sostenere il consenso fin qui ricevuto.

Dal 2010 (anno delle ultime comunali) a oggi sono cambiate molte cose in Slovenia. Il sindaco di Capodistria Boris Popović ha perso Ancarano (è diventato comune autonomo tra mille polemiche), il sindaco di Maribor, Franc Kangler si è dimesso e rischia il carcere, quello di Lubiana, Zoran Janković ha visto il suo partito, Slovenia positiva, frantumarsi e quasi scomparire alle ultime elezioni. Lui, gladiatore nato, non si è però arreso e ha già preannunciato la sua candidatura alla poltrona di primo cittadino della capitale.

Stavolta però sarà dura. Innanzitutto se andiamo ad analizzare il voto nelle circoscrizioni elettorali in cui l'uscente sindaco di Lubiana ha sempre costruito il suo successo vediamo che il 13 luglio scorso è stata una Caporetto. Certo ha influito il fatto che Janković non si sia candidato al Parlamento, ma i numeri della debacle sono a due cifre e non lasciano molto scampo allo "sceriffo" di Lubiana. Il quale, nel frattempo, è finito nel mirino anche della magistratura slovena per alcune transazioni svolte dall'amministrazione municipale sotto la sua guida, ma anche per i poco chiari affari di famiglia. Per ora, però, non ci sono all'orizzonte avversari degni di questo nome, se non i soldati no-

ti, che puntualmente presentano la loro candidatura. È il caso di Damjan Dmajanović (Sds, ma correrà come indipendente), Mila Jazbinske e Martina Valenčič. La mossa ora spetta al vincitore Cerar che dovrà assolutamente calare un asso se vorrà contrastare l'impero Janković e dimostrare così che la sua vicenda politica non è

una meteora destinata a infrangersi contro l'atmosfera del populismo. Per evitare, insomma, di fare la stessa fine che ha appena fatto quella Slovenia positiva costruita e distrutta dallo stesso Janković.

Fino ad ora (e le candidature si possono presentare fino al prossimo 10 settembre) hanno già annunciato la propria deci-

sione di scendere in campo i sindaci uscenti di Lubiana (Cejec detto), di Maribor, di Ptuj, di Kranj, di Nova Gorica, di Murska Sobota e di Slovenj Gradec. Già si preannuncia scoppiettante invece la sfida per la poltrona di sindaco di Celje. Correrà il presidente locale dei socialdemocratici, Stane Rozman, direttore anche del Mu-

seo regionale di Celje, che, con ogni probabilità, ma nulla di ufficiale trapela ancora, dovrà vedersela con lo "sceriffo" attuale, ossia, Bojan Šrot che sta esaurendo il suo quarto mandato da primo cittadino.

A Capodistria la situazione è strettamente legata alle vicende giudiziarie del suo sindaco uscente Boris Popović, il quale

è stato condannato in primo grado a tre anni di carcere per la vendita illegale di alcuni terreni municipali a Semino. Si attende il giudizio di appello cui ricorrerà il primo cittadino non appena gli sarà notificata la sentenza di primo grado. Per ora, toglie permettendo, Popović non ha avversari.

#### AVVISO AL PUBBLICO SMART GAS S.p.A.

#### COMUNICAZIONE DI AVVIO DELLA PROCEDURA DI AUTORIZZAZIONE ALLA COSTRUZIONE E ALL'ESERCIZIO E DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

La Società SMART Gas S.p.A., società di scopo con sede legale in Montebelluna (GO), Via del Bagno 23, comunica di aver presentato in data 22 luglio 2014 al Ministero dello Sviluppo Economico, ai sensi dell'articolo 6 della Legge 340/2000 e s.m.i., istanza di autorizzazione alla costruzione e all'esercizio del progetto del Terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL, di piccola taglia nel porto di Montebelluna e opere connesse.

Comunica altresì di aver presentato in stessa data al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i., istanza per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del medesimo progetto, composto tra quelli elencati nell'Allegato II alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., al comma 1 "Terminale di rigassificazione di gas naturale liquefatto" e al comma 8 "Stoccaggio di prodotti petroliferi fluidi".

Il progetto è localizzato nel porto di Montebelluna e nelle retrostanti aree industriali, in Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Provincia di Gorizia, Comune di Montebelluna, interessa con le opere connesse anche il territorio del Comune di Dobberò del Lago (GO) e, in Provincia di Trieste, del Comune di Duino Aurisina, e prevede:

- l'esecuzione di dragaggi per l'approfondimento del fondale (13,5 m) lungo il canale di accesso al porto di Montebelluna e nel bacino di evoluzione, per consentire l'accesso a navi mercantili di capacità fino a 125.000 mt;
- la realizzazione, in area demaniale marittima, dell'impianto GNL, con le funzioni di stoccaggio GNL (No. 2 serbatoi di capacità pari a 85.000 m³ ciascuno), rigassificazione GNL (capacità di rigassificazione annua fino a 800 MSm³) e distribuzione GNL (fino a 1.335 MSm³ su base annua) attraverso navi metano-LNG, autobotti e terzo sistema;
- la realizzazione di una condotta di adduzione di acqua industriale, in Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Provincia di Gorizia, Comune di Montebelluna, interessa con le opere connesse anche il territorio del Comune di Dobberò del Lago (GO) e, in Provincia di Trieste, del Comune di Duino Aurisina, e prevede:
- la posa del manodotato di oltre 1 Km (10") e lunghezza circa 6 km, del Terminale alla rete di trasporto Snam Rete Gas (SRG);
- la realizzazione del progetto aumenterà la capacità di importazione di GNL in Italia, contribuendo alla diversificazione delle fonti energetiche del paese, e potrà consentire ai grandi consumatori regionali di stipulare contratti per la fornitura di gas a costi competitivi. Inoltre, il GNL potrà essere utilizzato direttamente attraverso bunkering su imbarcazioni, autobotti e terzo sistema, in linea con le future necessità del mercato.
- L'esercizio della nuova infrastruttura comporterà impatti sull'ambiente trascurabili, in quanto il Terminale GNL è stato progettato tenendo conto delle caratteristiche del territorio e tenendo la massima sinergia con impianti e infrastrutture già esistenti. Per quanto riguarda il principale impatto potenziale, associato allo scarico delle acque di fuoriuscita dell'acqua torbida dalla cerniera consentita di evitare ulteriori prelievi della risorsa e, al contempo, mitigare l'impatto termico degli scarichi industriali esistenti. Pertanto non sono stati previsti, né alcuna presa di acqua di mare, né alcuna azione del punto di presa per uso antinquinando, né alcun trattamento chimico aggiuntivo alle acque di processo. Sono stati inoltre proposti interventi di riqualificazione dell'area umida costiera compresa tra il porto, la zona industriale di Montebelluna e la foce del fiume. Il braccio del manodotato di collegamento alla rete di trasporto, completamente interrato, si svilupperà parallelamente alla condotta esistente SRG che prevede il trasporto del gas naturale dalla rete dorsale all'area di Montebelluna. Nelle fasi di cantiere saranno possibili impatti transitori limitati nello spazio.

Al sensi dell'art.10, comma 3 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i., il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale comprende la Valutazione di Incidenza (VI) di cui all'articolo 5 del D.P.R. 357/1997 e s.m.i. In quanto il progetto, e in particolare il nuovo manodotato, interseca direttamente con la ZSC IT3340006 "Canoa trifonno e gortiano" e la ZPS IT3341002 "Aree curistiche della Venezia Giulia". Anche se non direttamente intersecati, ma connessi, entro una distanza di 5 km dalle opere a progetto, la VI comprende anche la ZSC IT3330007 "Cavana di Montebelluna" e la ZSO ZPS IT3330008 "Foce del Piaveco - Isola della Cosa".

Il progetto è soggetto a procedura di sicurezza per il controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose di cui al D.Lgs.334/1998 e s.m.i. La Valutazione di Impatto Ambientale (comprensiva della Valutazione di Incidenza), la Sintesi non Tecnica e il Rapporto preliminare di Sicurezza sono depositati in data 22 luglio 2014 per la pubblica consultazione presso:

- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le valutazioni ambientali, Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma;
- Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo - Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea, Via di San Michele, 22 - 00183 Roma;
- Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Servizio Valutazioni Ambientali, Via G. Galilei, 75/1 - 34126 Trieste;
- Provincia di Gorizia, Direzione Sviluppo del Territorio e Ambiente - Corso Italia, 55 - 34170 Gorizia;
- Provincia di Trieste, Area Ambiente e Mobilità, Ufficio Operativo Ambiente, Piazza Vittorio Veneto, 4 - 34132 Trieste;
- Comune di Montebelluna, Servizio al Territorio, Piazza della Repubblica, 25 - 34074 Montebelluna (GO);
- Comune di Duino - Aurisina, Ufficio Tecnico del Paesaggio, Aurisina Cive 25 - 34011 Duino Aurisina (TS);
- Comune di Dobberò del Lago, Ufficio Tecnico, Via Roma 30 - 34070 Dobberò del Lago (GO).

La documentazione ambientale è consultabile sul sito web del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare all'indirizzo [www.mtintraambiente.it](http://www.mtintraambiente.it).

Al sensi dell'art.23 comma 4 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i. entro il termine di 60 (sessanta) giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso, chiunque abbia interesse può prendere visione del progetto e del relativo studio ambientale, presentarsi la forma scritta propria osservazione, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi, indirizzandoli al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare; l'invio delle osservazioni può essere effettuato anche mediante posta elettronica certificata al seguente indirizzo:

[Info@segregaria.ambiente.gov.it](mailto:Info@segregaria.ambiente.gov.it)

La osservazioni relative agli aspetti della sicurezza disciplinati dal D. Lgs. 28/99 e s.m.i. dovranno essere inviate esclusivamente al Comitato Tecnico Regionale, Direzione Regionale Venti del Fuoco Friuli Venezia Giulia, Via del Teatro Romano, 17 - 34121 Trieste, entro il termine 60 (sessanta) giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso.

Il legale rappresentante  
Dott. Vescovi Alessandro

#### L'INVESTIMENTO FOLLE

## La Bosnia svende gli inutili supertreni

di Stefano Giantini  
BELGRADO

Qualcuno, un po' prosaicamente, li ha descritti come «treni per nessuna parte». Altri, invece, hanno parlato di scandalo dalle enormi proporzioni, di metafora della disfunzionalità del Paese, la Bosnia-Erzegovina, di vergogna nazionale. Di certo, la questione dei nove treni superelevati acquistati qualche anno fa dalle ferrovie della Federazione croato-slovena, versando quasi settanta mi-

**Le linee ferroviarie consentono al massimo i 70 chilometri all'ora. I Talgo superano i 200**

lioni di euro nelle casse della spagnola Talgo, continua a far tribolare e discutere Sarajevo. Continua, perché non si spegne l'onda lunga delle reazioni all'incauto acquisto, all'azzardato e costosissimo investimento per convogli moderni, dall'elegante livrea bianca con strisce blu e rosse, che teoricamente potrebbero raggiungere e superare i duecento chilometri all'ora. Ma inutilizzabili - e inutilizzati, in Bosnia - perché le linee locali, causa scarsa manutenzione e armamenti antidiluviani, impongono di non superare i 70. Così, da cinque anni, i Talgo ammassano parcheggiati nei pressi della stazione di Sarajevo. Il loro destino, ora, appare però imboccare una via nuova: le ferrovie bosniache sembrano infatti aver trovato il bandolo della matassa. Invece che fermi e

inutili, i treni saranno spediti in Turchia, in affitto, ma infatti annunciato Zufer Vajčić, numero due delle "Željeznice FBiH", parlando con il quotidiano sarajevese Avaz. Vajčić che ha specificato che le ZFBiH hanno partecipato a un concorso internazionale lanciato nei mesi scorsi dalle ferrovie di Ankara, vincendolo. Concorso bandito per modernizzare i convogli utilizzati sulle linee turche. Niente di meglio, allora, che usare i Talgo bosniaci, che saranno spediti oltre il Bosforo per almeno tre anni. E per ogni dodici mesi di utilizzo da parte delle ferrovie turche, le ZFBiH incasseranno nove milioni di

per almeno tre anni. E per ogni dodici mesi di utilizzo da parte delle ferrovie turche, le ZFBiH incasseranno nove milioni di

in tutto, l'imtiro - senza contare i soldi della manutenzione che saranno risparmiati - sarà di oltre tredici milioni di euro. Dovrebbe concludersi così, con l'esilio turco, la brutta storia dei Talgo, un affare che si è rivelato un errore, aveva ammesso l'anno scorso un alto funzionario delle ferrovie della Federazione - separate, come tante altre cose, da quelle della Repubblica Croata. Storia che sarebbe stata diversa se fossero arrivati i milioni, trecento, promessi dal governo centrale per la modernizzazione delle linee. Ma questa è un'altra storia. Al bosniaci rimarranno i vecchi treni, del periodo della Jugoslavia.