

## **PORTI & TRASPORTI**

### Primo: costruire il Corridoio ferroviario da Udine a Trieste

Priorità all'asse ferroviario fra Udine e Trieste per dar vita al "porto-corridoio" verso Suez a Sud e Monaco a Nord. Parola di Maurizio Maresca.

**Bait** alle pagine VIII e IX

**TRASPORTI**  
**La grande partita**  
**dei Corridoi europei**

**NUOVI SCENARI**

«Offrire a Maersk  
e altri giganti certezze  
di logistica e diritto»

# Tav Udine-Trieste regina delle priorità

*L'esperto Maresca: il Governo Monti preme per infrastrutture  
che garantiscano competitività, facciamo subito l'asse Nord-Sud*

**Maurizio Bait**

NOSTRO INVIATO

TRIESTE - Sostenere la crescita con le nuove infrastrutture significa realizzare con carattere di assoluta priorità i tratti di Corridoi transeuropei in grado di rispondere in forma strutturale a tale imperativa esigenza. Ne è convinto Maurizio Maresca, l'esperto di portualità internazionale e docente di Diritto dell'Unione europea all'Ateneo di Udine, che sa d'incontrare il vento favorevole del Governo Monti per finanziare gli effetti più concreti. E spiega: «Ferma restando la necessità di realizzare tutti i Corridoi entro il 2033, come vuole l'Unione, in Friuli Venezia Giulia, gli Stati membri devono fissare le proprie priorità nazionali - spiega Maresca - puntando dritto alla competitività dei sistemi logistici».

A livello nazionale, Maresca propone grandi sistemi-corridoio al Governo, col quale si stanno misurando in queste settimane varie tesi anche in vista di un importante convegno romano il 9 maggio, promosso dall'Autorità portuale di Trieste. Perché proprio Trieste con

la sua regione gioca un ruolo da protagonista. «Per convincere i grandi operatori di *Shipping* come Maersk a dirottare un milione di Teu dai grandi scali del Nord - dettaglia il professore - occorre dare certezze del diritto e di infrastrutture. La merce non si deve fermare, deve viaggiare spedita fino a destinazione».

Lo scenario propone una prospettiva di medio-lungo periodo con 10 milioni di Teu a Genova e 5 a Trieste, ma oggi la priorità, oltre al Brennero, è realizzare l'alta capacità ferroviaria da Genova a Tortona e, in Fvg, da Trieste a Ronchi, proprio per servire il porto della regione. «E poi collegare lo scalo il più rapidamente possibile con il Corridoio Baltico-Adriatico realizzando la linea da Ronchi a Udine». Sul punto Regione e commissario Tav, Bortolo Mainardi, concordano: fare di Cervignano il fulcro fra il Corridoio Nord-Sud e il Corridoio Est-Ovest. Maresca non si pronuncia, ma nemmeno scarta l'ipotesi di un collegamento diretto da Ronchi al capoluogo friulano.

In tale direzione va il via libera finanziario del Governo

alla sospirata piattaforma logistica del porto di Trieste: come ha spiegato il presidente della Regione, Renzo Tondo, la strada è proprio quella di realizzare un «centro propulsore» dei traffici da e per il Centro-Est Europa, in modo che il porto e l'infrastruttura di Corridoio diventino un sistema unico ed efficiente.

E allora Maresca insiste su alcuni punti decisivi: limitare il traffico a mezzo autocarro per traffici inferiori ai 200 chilome-

tri; favorire l'integrazione fra porto e retroporto sui Corridoi verticali, così che si sviluppi la filiera fra Genova e Monaco via Rivalta, Novara, Basilea e quella di Venezia-Trieste con Monaco e Vienna attraverso le vie di Innsbruck, Lubiana e Udine; infine promuovere forme di «collaborazione e integrazione» fra Trenitalia Cargo e operatori di traffico per dare vita ad un operatore intermodale efficiente e competitivo in ambito europeo. Per la verità su questo



fronte Trieste già si sta muovendo efficacemente con Rail Cargo Austria, ma il Fvg dovrà misurarsi anche con le Ferrovie federali tedesche se intenderà perseguire, con Maersk e altri operatori mondiali, la realizzazione di una grande base logistica retroportuale a Monaco.

Quanto alle sinergie altoadriatiche con Monfalcone e Capodistria, se nel primo caso ci si sta orientando a un terminal *non-contenitori*, nel secondo la prospettiva è di un collega-

mento agile con Trieste e di un sistema di 4 terminal (due sloveni e due triestini, con il Molo Settimo e il futuro Molo Ottavo) in concorrenza fra loro, ma capaci di concentrare in un solo specchio di mare volumi di traffico da Suez progressivamente in aumento. In ogni caso, il sistema è una via obbligata per cominciare a impensierire scali come Amburgo e Rotterdam, che da sola movimentano 12 milioni di Teu all'anno.

© riproduzione riservata