

# Macché Tav. Serve l'Adriatico-Baltico

**Gli ostacoli non mancano: dai fondali bassi a Monfalcone all'inadeguatezza dei servizi ferroviari. Da liberalizzare**

**P**OCHI TRAFFICI, in Europa, lungo la direttrice est-ovest e, potenzialmente, molti di più da sud a nord, dall'Adriatico al Baltico. E il Friuli-Venezia Giulia si trova proprio nel mezzo.

L'equazione è presto fatta. La possibilità di convogliare il traffico merci europeo attraverso il Friuli, sù verso l'Austria e la Baviera è allettante. In particolare se si considera che l'infrastruttura ferroviaria c'è già – la Pontebana – e oggi è sfruttata solo al 30%. Lo stesso vale per i porti regionali, come pure per l'interporto di Cervignano: sottoutilizzati.

Ed ecco che non c'è più la Tav nella «pole position» delle priorità infrastrutturali del Friuli-Venezia Giulia. Seppure non sia stato abbandonato, il progetto del contestato corridoio 5 (oggi corridoio 3), destinato a collegare con l'alta velocità/capacità ferroviaria Lisbona a Kiev passando anche attraverso la Bassa Friulana, slitta in secondo piano. Preminente è invece il corridoio Adriatico-Baltico, ovvero la possibilità di mettere in rete Bologna, Ravenna, Venezia e Monfalcone con il Nord Europa, fino a Danzica, per riuscire così ad intercettare i traffici provenienti dal Mediterraneo, che attualmente circumnavigano l'Europa bypassando l'Italia e il Friuli-Venezia Giulia, e collegarli con il sistema ferroviario e fluviale interni. Un progetto ambizioso, ma che – anche grazie al pressing degli europarlamentari friula-

ni – è oggi considerato irrinunciabile pure da Bruxelles, tant'è che lo scorso 19 ottobre l'Unione europea lo ha incluso tra le 10 infrastrutture prioritarie (tra le quali resta, comunque, anche il corridoio 5).

## Battaglia dura con la Slovenia

Il progetto gode già dell'interessamento di grossi investitori (la danese Maerks, in primis) ma gli ostacoli non mancano: dai bassi fondali del porto di Monfalcone all'inadeguatezza dei servizi ferroviari, dalle lungaggini burocratiche alle gelosie delle altre regioni italiane che «remano contro» e frenano il Governo.

La Regione Friuli-Venezia Giulia, però, ci crede e proprio in questi giorni sta predisponendo un disegno di legge per scongiurare il rischio che l'investimento sia realizzato altrove. La scommessa è vincere la concorrenza con il vicino porto di Capodistria. E, per farlo, bisogna convincere i potenziali investitori della possibilità di superare, e rapidamente, i nostri handicap.

## Maresca: serve coraggio

Venerdì 4 novembre, nel polo economico dell'Università di Udine, la questione è stata al centro di una lezione del tutto particolare. Docenti d'eccezione l'assessore regionale ai Trasporti, Riccardo Riccardi, l'euro-parlamentare Debora Serracchiani, Dario Danese, direttore generale delle infrastrutture della Regione, e l'ex presidente dell'autorità portuale triestina Maurizio Maresca, ordinario di diritto internazionale e dell'Unione europea.

Proprio Maresca, anche vicepresidente di Unicredit logistic e da sempre una delle anime del progetto del superporto di Monfalcone (il terminal pensato per supportare logisticamente il trasferimento delle merci mare-terraferma, sul corridoio Adriatico-Baltico), ha sottolineato che «per il corridoio 5 siamo fortemente indietro. Il progetto, oramai, interesserà le future generazioni. Ma quello che conta, oggi, è che si faccia l'Adriatico-Baltico. I traffici sono lì. Verso nord, non verso l'est». E Maresca ha incitato la Regione a prendere «decisioni coraggiose». «Chi s'intende di infrastrutture sa che non sono i soldi europei quelli che servono – ha osservato –. Il corridoio si farà se ci saranno privati. E i privati investono solo quando hanno la certezza di traffico. Bisogna, dunque, fare politica dei trasporti. Stringere alleanze con le grandi compagnie marittime e di trasporto ferroviario internazionali in grado di metterci sopra traffico».

## Tante incognite

Gli handicap dell'Italia sono noti: «Il nostro paese inciampa sulla certezza dei tempi di realizzazione e delle regole. Chi decide di realizzare qualcosa in 4 anni, vuole la garanzia di poterlo fare nei tempi e con le regole stabiliti», afferma Maresca.

Da qui l'appello a Riccardi, affinché la Regione sappia mostrarsi decisa. «In un momento in cui il Paese non dà alcuna risposta alle esigenze di crescita, una Regione che vuol essere più "europea" e più liberalizzatrice si deve "buttare"». Bene dunque il disegno di legge allo studio in

queste settimane («su questo fronte il Friuli-V.G. è l'unica Regione che cerca di liberarsi da un Governo che non ce la fa e di dare una risposta, e questo va detto»). Ma anche i contenuti devono essere coraggiosi: gli investitori si aspettano tempi e regole certe. E la liberalizzazione del mercato ferroviario da Monfalcone a Tarvisio. «Solo così – secondo Maresca – il Friuli-Venezia Giulia ha qualche chance». L'eventualità che la legge possa essere impugnata perché eccedente le sue competenze non deve preoccupare: «Credo che di questi tempi, una Regione che fa una legge per la crescita non possa che trovare l'approvazione anche dei giudici della Corte costituzionale».

### L'handicap dei fondali

La strada non è certo in discesa. C'è anche il problema dell'insabbiamento dei fondali a Monfalcone. «La Regione dovrà dare una risposta anche sul tema dei dragaggi – osserva Maresca –. Se non si interviene subito non solo non si farà il progetto più grande, non si garantirà neanche la vita del porto di oggi». Peraltro i fondi – 12 milioni di euro circa – sono già stati stanziati, ma nel testo del disegno di legge regionale la questione non viene toccata. Il problema, riguardo ai fanghi, è dove metterli. «La Regione non ha competenze in tema di ambiente e, per non rischiare l'impugnazione, ha deciso di cercare prima un accordo con il ministero dell'Ambiente – osserva Maresca –. Io, però, ho forti dubbi al riguardo. E se non si agisce subito, l'intero progetto è destinato ad insabbiarsi».

### ■ HONSELL

#### *Pontebbana sfruttata al 30%, un delitto*

«Un delitto il fatto che la linea ferroviaria Pontebbana sia sfruttata solo al 30% delle sue potenzialità». Lo ha sottolineato il sindaco di Udine, Furio Honsell, intervenendo alla lezione-dibattito sul Corridoio Baltico Adriatico, venerdì 4 novembre a Udine. «Perché non possiamo riaprire le stazioni della Gemona-Udine e invece costringiamo i pendolari ad usare sempre l'auto? La risposta – ha affermato Honsell – è che manca una vera riflessione sulla mobilità». Purtroppo «la lentezza, su questo fronte, è spaventosa».

### ■ FABBRO

#### *Bisogna fare squadra per un porto regionale*

«Se non riusciamo a trovare con una posizione coesa sul porto che dovrà fare da cuore pulsante del corridoio Adriatico-Baltico, non saremo convincenti nei confronti dei nostri partner vicini». Così Sandro Fabbro, docente di Pianificazione urbanistica all'Università di Udine. Secondo il prof. Fabbro, «c'è innanzitutto bisogno di una forte cooperazione e coesione, prima di tutto all'interno della regione. E per ottenerla dobbiamo uscire dalla concezione del "porto-città" per fondare un concetto di "porto-regione" o addirittura "multi-regione"».

### ■ SANTORO

#### *Uno scalo intermodale per la zona industriale*

Udine è pronta a sostenere il corridoio Adriatico-Baltico e a fornire tutte le sinergie utili ad amplificarne gli effetti positivi sul territorio. Parola dell'assessore comunale alla Pianificazione territoriale, Mariagrazia Santoro. «La città ha già delle infrastrutture adeguate a sopportare l'aumento dei traffici auspicato – ha affermato Santoro –. Quanto alla zona industriale udinese, nel nuovo piano regolatore è prevista la realizzazione di uno scalo intermodale, proprio per offrire alle realtà locali un'opportunità in più».

## IL CORRIDOIO 5 PASSA IN SECONDO PIANO. PRIORITARIO PUNTARE SULLA PONTEBBANA, MA BISOGNA CONVINCERE GLI INVESTITORI



Nelle foto: a sinistra il tracciato del corridoio Adriatico-Baltico; a destra container pronti per essere trasportati su rotaia.

### SERRACCHIANI

#### Possibile alternativa al Corridoio 5

**U**N'INFRASTRUTTURA importantissima. Che di fronte alle difficoltà che sta attraversando il corridoio 5, potrebbe garantire un'opportunità di sviluppo alternativa al Friuli-V.G., altrimenti tagliato fuori dai traffici». Parole dell'europarlamentare Debora Serracchiani, intervenuta venerdì 4 novembre a Udine, alla lezione-dibattito sul corridoio Adriatico-Baltico. Anche suo il merito di aver «convinto» l'Unione Europea ad investire sul tracciato.



«Secondo alcuni – ha affermato l'europarlamentare – se il corridoio 5 non venisse realizzato, il Baltico-Adriatico potrebbe essere anche sfruttato per i collegamenti, da Vienna, con l'est Europa».

Se da un lato non si esclude, dunque, la messa in discussione dell'alta velocità Lisbona-Kiev, dall'altro diventa cruciale l'asse nord-sud che «in Friuli-Venezia Giulia permette di sfruttare tracciati come la Pontebbana, che già esiste ed è sottoutilizzata». «Vanno solo eliminati i colli di bottiglia esistenti – osserva Serracchiani –: a Cervignano e al Bivio San Polo (nel Monfalconese)».

### RICCARDI

#### La partita vera: trasporti liberalizzati

**L** «PRIMO PROBLEMA del Friuli-Venezia Giulia non è creare nuovi corridoi, bensì di utilizzare al meglio le reti che ci sono».

Non si fraintenda. L'assessore ai Trasporti Riccardo Riccardi chiarisce subito: questo non significa che nuove infrastrutture non servano. Al contrario. «Sono fondamentali sia il Corridoio 5 che il Baltico-Adriatico». Tuttavia, «si pensi al porto di Trieste – prosegue –: per essere competitivo su scala europea dovrebbe movimentare 2 milioni di contenitori, mentre arriva appena a 250-300 mila; la metà viaggia su gomma».



Eppure la rete ferroviaria oggi è in grado di sopportare quattro volte il traffico esistente». Tradotto: «Non c'è un problema di rete. Il problema è riuscire a rendere più "appetibile" tale rete, e ciò può accadere solo con migliori servizi portuali e ferroviari e con l'ingresso di capitali privati».

Proprio su questo fronte la Regione ha aperto una partita nei confronti dello Stato, puntando sulla liberalizzazione dell'organizzazione del servizio ferroviario.

### DANESE

#### Stato paralizzato? La Regione fa da sé

**C**OMPETENZE ALLA REGIONE in materia di concessioni demaniali e spazi alla finanza di progetto. Per rilanciare il sistema portuale regionale, dove non arrivano risorse dello Stato la Regione punta ad attrarre investimenti privati.



In questa direzione va il disegno di legge sulla portualità regionale presentato due settimane fa, a breve all'attenzione del Consiglio. «Il Governo del Friuli-Venezia Giulia ha osato – afferma l'assessore ai Trasporti, Riccardo Riccardi – sfruttando le competenze che derivano dalla propria autonomia».

Il provvedimento è stato illustrato venerdì 4 novembre alla lezione-dibattito nell'ateneo friulano sul corridoio Adriatico-Baltico. «Tramite il rilascio di concessioni da parte della Regione – ha spiegato Dario Danese, direttore generale delle Infrastrutture della Regione – s'intende prevedere la possibilità di intervento nella portualità anche di soggetti che non sono operatori portuali. Così facendo si potrà attivare concretamente un sistema virtuoso di attrazione del capitale».

SERVIZI DI VALENTINA ZANELLA