

Il Corridoio 5 rimette in gioco l'Europa mediterranea

Nostra intervista a Riccardo Illy, sindaco di Trieste e co-presidente del Comitato Promotore della Transpadana

di Giovanni Paparo

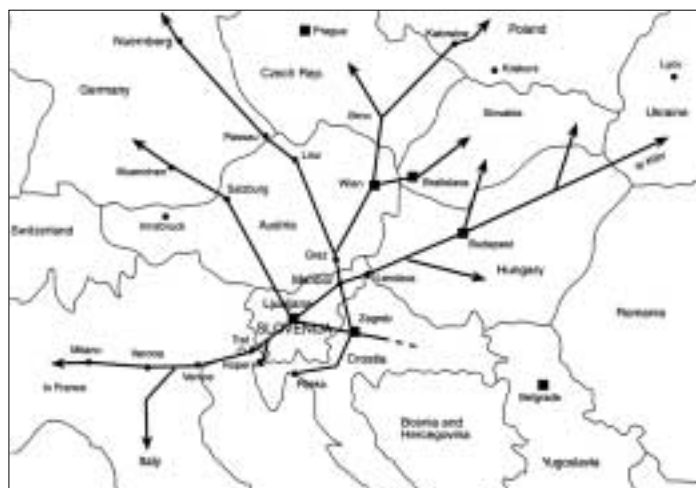
L' allargamento della Unione Europea ai Paesi dell'ex-blocco comunista, porterà alla formazione di un vasto spazio economico di 500 milioni di persone. Inoltre, coi mercati dell'Est in piena espansione, gli scambi tra est e ovest acquisteranno pari se non superiore rilevanza rispetto a quelli nord-sud. Consapevole di ciò, l'Ue ha individuato nove corridoi stradali e ferroviari che protendono verso l'Est la rete transeuropea di trasporto. Si tratta di 18.000 km di ferrovie e altrettanti di strade, per i quali finora sono stati investiti, in studi di tracciato e lavori di costruzione, più di 3 miliardi di euro.

All'urgente necessità per l'Italia di un collegamento rapido, per merci e passeggeri, coi Paesi dell'Europa centro-orientale, risponde il Corridoio 5, che partendo da Trieste arriva sino a Kiev in Ucraina. Di questo corridoio si è parlato a Lubiana, in un convegno organizzato dal Comitato Promotore della Direttrice ferroviaria europea Transpadana ad alta capacità merci e passeggeri.

Nella sua relazione, il sindaco di Trieste, Riccardo Illy, co-presidente del Comitato, ha illustrato il ruolo dei collegamenti ferroviari per lo sviluppo delle città e per l'integrazione europea tra est e ovest, soffermandosi in particolare sulla linea Venezia-Trieste-Lubiana. Gentilmente Illy ha risposto ad alcune nostre domande.

Vuole sintetizzare per i lettori di Prisma i dati salienti del Corridoio 5?

Il Corridoio 5 si sviluppa per circa 1600 km da Trieste all'Ucraina. Il suo sviluppo



prevede il potenziamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie esistenti, la realizzazione di nuove infrastrutture e l'eliminazione di punti di strozzatura con specifici progetti. Il costo totale per la realizzazione del Corridoio n. 5, all'orizzonte 2015, ammonta a 6,27 miliardi di euro, di cui 1,83 per le infrastrutture ferroviarie (pari, rispettivamente, a 12.140 e 3.543 miliardi di lire).

Il Corridoio 5 rimette in gioco l'Europa mediterranea.

Il Corridoio 5 è la naturale prosecuzione fin quasi agli Urali, di un lungo corridoio plurimodale ovest-est che da Barcellona alla Valle Padana attraversa tutto il Sud dell'Europa. È la sola alternativa meridionale alle direttrici ovest-est più a nord, quale la Rotterdam-Kiev.

Oggi il baricentro europeo è eccessivamente sbilanciato a nord: l'asse finanziario Londra-Parigi-Francoforte, il ruolo crescente di Bruxelles quale capitale federale, il nuovo allargamento ad est sono tutti elementi che rafforzano la componente settentrionale dell'Unione. La valorizzazione dell'area mediterranea,

che oggi presenta potenzialità di sviluppo ben superiori di quella settentrionale, riequilibra la situazione.

In che modo pensa che il Corridoio 5 possa servire non solo la sua città, ma anche Lubiana, la capitale della vicina Slovenia?

Le insufficienti infrastrutture esistenti, se non saranno potenziate, costituiranno un ostacolo e un freno considerevole allo sviluppo. L'urgenza del quadruplicamento veloce della tratta Monfalcone-Trieste è ormai più che evidente: è infatti una tratta fondamentale ai fini dello sviluppo del traffico nel porto di Trieste, sulla quale ai treni della Venezia-Trieste si sommano quelli della Trieste-Udine-Tarvisio, con una situazione ormai vicina alla saturazione. Sulla Mestre-Monfalcone occorre invece provvedere, nel breve periodo, al completamento degli interventi tecnologici per l'aumento della potenzialità della linea esistente.

Per quanto riguarda la tratta in territorio sloveno, da Sezana a Lubiana, lungo 116 km, la situazione è altrettanto critica. Sul fronte del collegamento di Lubiana col principale porto



Riccardo Illy

sloveno, Capodistria, gli Sloveni puntano a realizzare una nuova linea Capodistria-Divaccia, quella attuale ha un solo binario. Una visione strategica ed europea dovrebbe far preferire la soluzione di un collegamento diretto tra Capodistria e Trieste, per il quale sono già disponibili risorse finanziarie. Esso verrebbe ad agganciarsi alla futura linea veloce Trieste-Lubiana, costituendone parte integrante e permettendo così un raccordo diretto tra Lubiana e il suo porto.

Il vantaggio più evidente è la creazione di un sistema portuale Trieste-Capodistria, di grandissima potenzialità e con effetti moltiplicatori sullo sviluppo economico generale. In altre parole Capodistria può inserirsi, alla stregua di Trieste, su una linea ferroviaria veloce, la Transpadana, beneficiando così di una sua messa in rete che garantisce un solido aggancio con l'Europa.

Quali saranno i principali benefici del Corridoio 5 e della Transpadana (Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste)?

Il drastico abbattimento dei tempi di percorrenza: Milano-Trieste in 2 ore e 40 minuti (oggi 5 ore), oppure Trieste-Lubiana in meno di un'ora (oggi oltre 3 ore).

Poi il riequilibrio modale a favore del trasporto ferroviario, vero e proprio percorso obbligato, se vogliamo realmente decongestionare le strade, lo sviluppo del turismo, il moltiplicarsi delle occasioni di scambio culturale e formativo, l'impulso agli investimenti delle aziende italiane verso i Paesi del centro-est Europa, e, più in generale, una migliore integrazione europea.