

«Giusto potenziare i binari verso Tarvisio e Vienna»

Il progetto di Chisso piace anche al centrosinistra. «Lodevole iniziativa condivisa con il governo, ma la Regione non può restare all'opposizione di Monti»



LA FERROVIA PORTOGRUARO-CASARSA



Una linea lunga 21 chilometri

Il progetto sostenuto dalla Regione e dalle Ferrovie dello Stato mira all'elettrificazione della tratta ferroviaria Portogruaro-Casarsa, una linea oggi secondaria a binario unico, gestita da Rfi (Rete ferroviaria italiana) lunga 21 chilometri. I treni viaggiano a gasolio e sono utilizzati in prevalenza dai pendolari. Il progetto, pur lasciando la linea a un solo binario punta a potenziare il collegamento alla Pontebbana che unisce Udine a Tarvisio, una linea a due binari ricostruita una

decina di anni fa e valorizzata anche grazie all'apertura della tratta Carnia-Tarvisio, in buona parte in galleria che ha portato alla soppressione del vecchio percorso a binario unico. Intanto i lavori di potenziamento della linea sono proseguiti anche in Austria, dall'altra parte del confine dov'è già stata avviata l'opera di riammodernamento del tratto Villach-Graz. E recentemente ha ottenuto il via libera il maxi progetto per il traforo di Simmering nella bassa Austria, lungo 27 chilometri.

nunciare all'Alta Velocità. «La scelta di Chisso mi pare ispirata dal buon senso di potenziare un'infrastruttura ferroviaria già esistente, spostando su rotaia

una parte del traffico che oggi corre su gomma. Con questa proposta, Chisso pare inoltre intenzionato a rinunciare al tracciato irrealistico di far corre il treno superelece lungo il litorale. L'Alta Velocità va ripresa in mano, ma con la consapevolezza che per realizzare il progetto servono oltre 2 miliardi di euro».

Per Martella sul progetto dell'Alta Velocità «si è perso un sacco di tempo sul tracciato litoraneo. Bene che ora si inizi a discutere su ipotesi alternative, senza rinunciare al collegamento con Trieste che resta strategico». Chisso ora è chiamato quindi a fare squadra per avviare concretamente il progetto all'interno di una cornice chiara degli interventi che interessano tutto il quadrante del Nordest. «L'errore peggiore», avverte Costa, «sarebbe disperdere le scarse risorse a disposizione in mille rivoli, senza riuscire a costruire un progetto concreto per lo sviluppo dei traffici verso il Nord e l'est d'Europa».

Nicola Pellicani

Grande interesse per l'iniziativa dell'assessore regionale alle Infrastrutture Renato Chisso, che ha stretto un'alleanza con Mauro Moretti, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato per elettrificare la linea ferroviaria Portogruaro-Casarsa. Un investimento di circa 50 milioni di euro a carico delle Ferrovie, che punta al potenziamento degli scambi con il Nord Europa.

Saluta positivamente la scelta Andrea Martella, parlamentare Pd, il quale sottolinea il valore «di un'iniziativa, da quanto si apprende, pensata in stretta

collaborazione con il governo che va ad offrire nuove opportunità all'economia del Nordest». Martella invita però Chisso a fare chiarezza politica: «il presidente leghista della Regione sta tenendo il Veneto all'opposizione di un governo che sta mettendo in atto misure per la salvezza del Paese. La Regione deve sostenere l'attività del governo».

Il presidente dell'Autorità portuale Paolo Costa, guarda con favore l'idea di potenziare i collegamenti verso il Nord Europa, visto anche il lavoro svol-

to a Strasburgo per ottenere dalla Ue la deviazione del corridoio Baltico-Adriatico a Nordest, verso i porti italiani dell'Alto Adriatico a partire da Venezia e Trieste: «Attenzione però», sottolinea Costa, «sarebbe un grave errore rinunciare alla Tav, Venezia-Trieste. I mercati sono verticali, verso il Centro Europa, ma anche orizzontali nell'asse Est-Ovest. Noi ci troviamo in un crocevia strategico per intercettare entrambi i flussi».

Anche per Rodolfo Viola deputato del Pd non bisogna ri-

«Ottima idea, subito un tavolo»

Bertoncello: «Il progetto è strategico per tutto il Veneto, alleanza con il Friuli»

Il progetto lanciato da Chisso piace in particolare al sindaco di Portogruaro, Antonio Bertoncello. «E' un tema che è nei nostri programmi e va sviluppato. Nella nostra strategia c'è da sempre lo sviluppo delle infrastrutture collegandole al Friuli e all'Est Europa per fare di Portogruaro una porta di ingresso per i passeggeri e le merci - commenta Bertoncello - Per la sua posizione baricentrica, Portogruaro potrebbe diventare un polo della logistica. Condivido questa idea e ho avuto modo di parlarne in passato anche con gli amministratori del Friuli, territorio con cui dobbiamo fare massa critica». Proprio sul tema è intenzione

del sindaco di Portogruaro cercare di convocare un tavolo con gli amministratori regionali e locali delle due realtà. «E' mia intenzione chiedere la disponibilità dei sindaci e degli assessori regionali - conclude Bertoncello - per convocare una riunione in cui sviluppare questo grande tema. E' una buona opportunità su cui penso ci sia un interesse condiviso». Legambiente del Veneto Orientale, che fa parte del comitato «L'Altra Tav», si sofferma invece sull'Alta Velocità. «Prendiamo atto che finalmente anche Chisso dice che la Tav Venezia-Trieste non serve - afferma Maurizio Billotto - Al di là del continuare a valutare il

tracciato in tunnel a fianco dell'attuale ferrovia, c'è la presa d'atto che il progetto dal punto di vista commerciale ha poca consistenza. E si riconosce anche che il territorio non la vuole. Quanto alla nuova iniziativa di elettrificare la linea Portogruaro-Casarsa, c'è la considerazione positiva di un uso migliore delle infrastrutture esistenti. Ma vorremmo che la Regione affrontasse nel complesso la sostenibilità del sistema dei trasporti e non a spezzoni». Dubbi arrivano dall'associazione Ferrovie a Nordest. «Ci pare un intervento di propaganda, tanto per annunciare qualcosa. Di fatto né Trenitalia né le Ferrovie austriache

hanno reintrodotti treni diurni tra Venezia e Vienna per il 2012 - analizza Davide Cester - Il problema non è certo la mancanza di linee. Per andare da Venezia a Tarvisio ci sono già la Venezia-Treviso-Udine e la Venezia-Cervignano-Udine elettrificate a doppio binario e senza limitazioni di peso. Per il Veneto ci sarebbero linee più importanti da elettrificare come la Mira Buse-Piove di Sacco, mentre la linea di Casarsa serve solo ad unire con un binario unico, due corridoi capaci e non saturi. Quanto alla Tav, ci sarebbe sempre il tracciato via autostrada che Chisso si ostina a voler ignorare».

Giovanni Monforte