

La Tav non decolla Chisso vira su Vienna verso il Nord Europa

50 milioni per elettrificare la linea ferroviaria
Portogruaro-Casarsa. C'è l'intesa con Moretti di Rfi

di Nicola Pellicani

Un investimento di 50 milioni di euro per elettrificare la linea ferroviaria Portogruaro-Casarsa. Un'opera voluta da Rfi e Regione per agganciare il Veneto e il Nordest all'Europa del Nord, passando per Udine, Tarvisio e Vienna.

La conferma della decisione arriva dall'assessore regionale alle Infrastrutture Renato Chisso.

La linea ad Alta Velocità Venezia-Trieste è sempre più lontana. La mancanza di risorse, la crisi nera di questi mesi, spegne anche le polemiche sul tracciato - lungo il litorale o in affiancamento all'attuale ferrovia -.

Mauro Moretti, deus ex machina delle Ferrovie, aveva indicato il 2020 come orizzonte temporale, ma al momento c'è ben poco di concreto, sebbene la realizzazione del Corridoio Mediterraneo Lisbona-Kiev (ex Corridoio V) resti strategica nel collegamento Est-Ovest dell'Europa.

Corridoio Baltico-Adriatico. Il collegamento veloce Venezia-Trieste non sarebbe in discussione, ma oggi sembra più alla portata e soprattutto molto più interessante sotto il profilo dei traffici l'aggancio al nuovo corridoio Baltico-Adriatico.

Un canale logistico e infrastrutturale che dall'Estonia, passando per Polonia, Repubblica Ceca e Austria approda nel cuore del Nordest con lo sbocco nei porti dell'Alto Adriatico di Venezia, Trieste, Ravenna, Capodistria e Fiume riuniti nel Napa (North Adriatic Ports

Associaton), un'associazione, guidata da Paolo Costa, che mette in rete gli scali.

Da ultimo, sotto la pressione della lobby italiana a Strasburgo il corridoio è stato deviato verso il Nordest «nostrano» e, dopo aver ricevuto il timbro di opera prioritaria, attende ora il via libera definitivo dal Parlamento Europeo in un esame che sarà avviato entro il mese di gennaio.

La soluzione. «In questo quadro», osserva l'assessore regionale alle Infrastrutture Renato Chisso, «in attesa di soluzioni per la Tav, non possiamo stare fermi e vanno colte le nuove opportunità che offre l'Europa. Tantopiù che in periodo di gravi ristrettezze economiche, la

Tav non è avvertita come una priorità dai cittadini».

Ecco che nasce allora l'idea di potenziare le linee esistenti per imboccare il Corridoio Baltico-Adriatico.

Come? Semplice, basta guardare una carta geografica e il percorso ce l'abbiamo sotto il naso. Il progetto prevede il collegamento di Venezia a Vienna, attraverso la Pontebbana, una ferrovia già esistente riammodernata una decina di anni fa, che collega Udine a Tarvisio e consentirà di arrivare fino a Vienna e quindi ai Paesi del Nord Europa. Non è una linea ad Alta Velocità, ma adattabile ai convogli superveloci.

Portogruaro-Casarsa. «Per agganciare Venezia a questa linea», ragiona Chisso, «è però necessaria l'elettrificazione della linea ferroviaria Portogrua-

ro-Casarsa. Un tratto di 21 chilometri ad un solo binario dove attualmente i treni viaggiano a gasolio. E' un progetto che Rfi è d'accordo di realizzare. Ho già avuto alcuni incontri con Moretti e presto ne parleremo con il ministro Passera. Con Moretti c'è perfetta identità di vedute, perché si tratta di un'opera fattibile, che può offrire un aiuto concreto all'economia del Nordest. L'intervento», insiste l'assessore, «può essere realizzato in breve tempo, nel giro di un anno e mezzo, massimo due, con un investimento di circa 50 milioni a carico di Rfi».

Alta Velocità. Chisso, precisa che ciò non significa rinunciare all'Alta Velocità Venezia-Trieste «con il commissari Mainardi siamo d'accordo a proseguire gli approfondimenti tra l'ipotesi di realizzare il tracciato sulla litoranea o in affiancamento all'attuale linea ferroviaria. Fermo restando che in quest'ultima eventualità il tracciato va progettato in galleria, in corrispondenza dei centri abitati. Ovvero a Marcon, Quarto d'Altino, Meolo, San Donà, Cecchia, San Stino e Portogruaro, che equivale a dire quasi tutto.

Continuiamo ad approfondire il progetto per individuare tracciato migliore. Nel frattempo proseguono i lavori per la terza corsia. Entro il 2014 sarà pronto il primo tratto da Mestre a San Donà. E nel 2015 arriveremo fino a Latisana. Quindi al più tardi nel 2017 l'arrivo a Trieste. Resta perciò fondamentale lo sviluppo delle infrastrutture per rendere rapido il collegamento con Trieste».

La virata. Le parole di Chisso suonano come una puntualizzazione per tranquillizzare gli amici triestini. In realtà la scelta di puntare sul Nord Europa costituisce una virata dettata dal fatto che, stando agli indicatori economici, il mercato del futuro guarda a Nord e non verso la Slovenia e il corridoio Mediterraneo. E' andando verso Nord che s'incontrano i flussi provenienti da Germania, Svizzera e Austria. Non a caso la stessa Austria sta potenziando le linee per rafforzare quest'asse. E da ultimo Moretti ha investito le risorse delle Ferrovie in Germania, acquistando la Netinera, terza impresa ferroviaria tedesca. Ma non è solo questo.

I numeri. E' anche lo scarso utilizzo della linea Venezia-Trieste a far pendere la bilancia verso il corridoio Baltico-Adriatico. Oggi, a fronte di una capacità di 250 transiti al giorno la linea ne ospita 180. Ed è anche questo ad incidere negativamente su uno sviluppo verso Est.

«Il Veneto», insiste Chisso, «aveva visto giusto quando, oltre un lustro fa, si era dato da fare per progettare il corridoio intermodale Adriatico-Baltico, capace d'intercettare l'economia dell'Europa Centrale e dell'Est». Fino a pochi anni fa il corridoio Adriatico-Baltico, s'interrompeva a Vienna. «Ci siamo battuti», osserva l'euro-pelamentare Antonio Cancian perché venisse prolungato verso l'Italia, dove potrà intercettare le merci in arrivo dal Mediterraneo e da Suez grazie soprattutto ai collegamenti con i porti di Trieste, Venezia e Ravenna».

Un binario lungo 21 chilometri

Intanto gli austriaci preparano il maxi-traforo che riduce i tempi di percorrenza

La ferrovia Portogruaro-Casarsa è una linea secondaria a binario unico, non elettrificata, gestita da Rfi (Rete ferroviaria italiana) lunga 21 chilometri. I treni viaggiano a gasolio e sono utilizzati prevalentemente dai pendolari.

Il progetto, pur lasciando la linea a un solo binario, prevede di elettrificare i binari, con un investimento ingente di almeno 50 milioni, finisce per dar corso con oltre un secolo di ritardo, alle aspettative che aveva suscitato l'apertura della linea nei primi anni del 1880.

Questa linea nasce infatti

con l'ambizione di superare il nodo di Casarsa della Deliza e, risalita la pianura friulana fino a Spilimbergo, avrebbe dovuto collegarsi alla Pontebbana e quindi su fino al Vienna e al Centro Europa. Alla fine rimase una linea secondaria, mai presa in considerazione. Ora diventa però strategica proprio per connettere il Nordest al cuore dell'Europa. Il treno che oggi parte da Portogruaro arriva a Casarsa, attraversando altri 5 Comuni: Guaro, Teglio Veneto in provincia di Venezia e San Vito al Tagliamento, Sesto al Reghena, Cordovado in provincia

di Pordenone.

La linea diventa essenziale nei piani delle Ferrovie dello Stato e della Regione per collegarsi alla Pontebbana che unisce Udine a Treviso. La tratta in questione prende il nome da Pontebba dove era ubicato il vecchio confine tra Italia e Impero austroungarico. Ma questa è storia. Oggi la linea è elettrificata a doppio binario. A partire dal Duemila ha subito un profondo rinnovamento, grazie anche all'apertura della tratta Carnia-Tarvisio, di cui buona parte in galleria, che ha portato alla soppressione della vecchio

percorso a binario unico.

Nel frattempo gli austriaci non sono stati a guardare e hanno già avviato l'opera di rimodernamento del tratto Villach-Graz. Non solo, recentemente ha ottenuto il via libera anche il maxi-progetto per il traforo di Simmering tra bassa Austria e Stiria, lungo 27 chilometri, che renderà molto più veloce il collegamento con Vienna, evitando un percorso tortuoso con una pendenza del 20 per cento. Un investimento di 3 miliardi, che testimonia come il futuro passi per questi monti.

(n.p.)