



GRANDI POTENZIALITÀ IN CERCA DI UN FUTURO

Infrastrutture

IN FRIULI VENEZIA GIULIA FABRIZIO BONOMO

Il Friuli Venezia Giulia vanta un assetto infrastrutturale già di notevole rilievo, costruito fra gli anni Ottanta e Novanta, ma solo oggi sembra si aprano reali prospettive di sviluppo, specie per il porto di Trieste, dove dal 2004 si registra un'inversione di tendenza dopo anni di declino e sembrano sbloccarsi importanti progetti infrastrutturali, ma allo stesso tempo appare ancora lontana la costruzione del tratto friulano del Corridoio 5, così che le opere di maggiore rilievo in corso o di prossima apertura riguardano adeguamenti o prolungamenti dell'autostrada principale, per circa 600 milioni di euro, e il potenziamento del gasdotto proveniente dalla Russia



La collocazione geografica del Friuli Venezia Giulia, unica regione che confina direttamente con i paesi dell'Est Europeo, ne fanno già da tempo il punto di passaggio di un traffico notevole di persone e merci, che si aggiunge a quello, anch'esso in crescita, legato alla mobilità interna ed alle connessioni regionali ed interregionali. Di fatto – come sottolinea in più sedi il Presidente della Regione, Riccardo Illy – le grandi trasformazioni geopolitiche iniziate con la caduta del Muro di Berlino e proseguite con l'allargamento a est dell'Unione europea, associate con l'emergere del Sudest asiatico come nuovo protagonista su scala planetaria, assegnano al Friuli Venezia Giulia un ruolo chiave nel settore dei trasporti, con la possibilità di diventare il centro per lo scambio delle merci e la piattaforma logistica di collegamento tra le due aree del mondo che stanno crescendo in questo momento a tassi più elevati. Sono concetti che si ripetono ormai da vent'anni, continuamente in bilico fra le aspettative create dalla liberazione dai condizionamenti della cortina di ferro che ha diviso l'Europa nell'epoca della Guerra fredda, che la città ha subito per oltre cinquant'anni, e la frustrazione di risultati spesso deludenti, specie nel settore portuale e aeroportuale. Ma è anche vero che dalla metà degli anni Ottanta la sua dotazione infrastrutturale è cresciuta o si è consolidata – tanto da far dire a Riccardo Illy (nell'intervista pubblicata a fianco) che il Friuli Venezia Giulia dispone di infrastrutture adeguate, sia su strada sia su ferrovia – e i grandi progetti su cui si concentra l'interesse della regione sono soprattutto di scala internazionale: il Corridoio 5, nella sua componente autostradale e ferroviaria, il Corridoio Adriatico, il polo logistico del porto di Trieste, il gasdotto proveniente dalla Russia e, paradossalmente, la situazione delle strade e delle ferrovie in Austria e nei paesi dell'Est europeo. Del resto gli investimenti realmente previsti nelle infrastrutture – almeno 3,3

miliardi di euro (circa 6.500 miliardi di lire) – ne fanno uno dei fanalini di coda in Italia, tanto più che è necessario escludere il progetto più importante e costoso, cioè le autostrade e le ferrovie del Corridoio 5, che continuano a procedere con lentezza e difficilmente vedrà la luce nei prossimi anni, specie l'Alta velocità.

Una conferma viene dall'accordo di Programma Quadro (Apq) sulle Infrastrutture di trasporto firmato nel novembre 2004 da Governo e Regione, che prevede un investimento complessivo di 33,1 milioni di euro, dei quali 21,6 coperti da risorse statali, 1 da fondi comunitari, 4,3 dagli Enti locali, e 6,2 da altre risorse pubbliche e private.

Fra gli undici interventi previsti si segnalano il collegamento stradale tra la Statale 464 a Sequals e la Statale 13 a Gemona; il progettazione preliminare della linea AV Ronchi Sud-Trieste, fortemente correlata con la realizzazione

del Polo intermodale di Ronchi dei Legionari; l'adeguamento e la ristrutturazione della storica tranvia funicolare Trieste-Opicina.

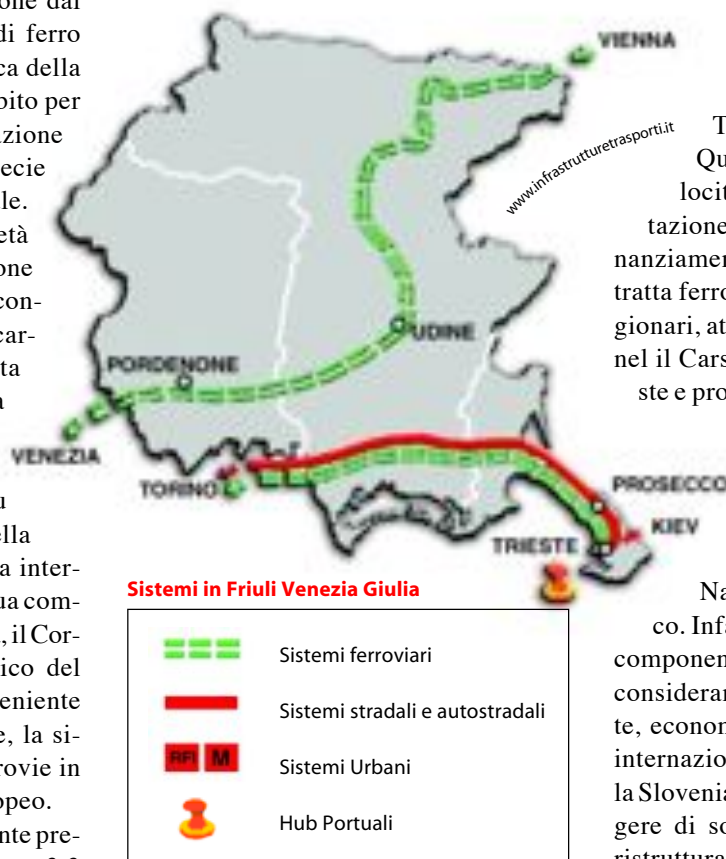
Ferrovie

Il sistema ferroviario del Friuli Venezia Giulia è sostanzialmente quello costruito nell'Ottocento dall'Austria-Ungheria e dal Regno d'Italia, integrato da alcuni ammodernamenti realizzati recentemente, fra i quali spicca la nuova ferrovia Pontebbana Udine-Tarvisio che – come afferma Mauro Moretti, amministratore delegato di Rfi – è la prima linea specificatamente adeguata all'Alta Velocità (secondo gli standard europei) completata nel nostro paese.

Oggi, Rfi e la Regione puntano allo sviluppo dei tratti di valico e delle linee delle reti limitrofe: il collegamento con la linea Pontebbana attraverso la linea Udine-Palmanova e il nodo di Udine, entrambi da potenziare; il valico di Tarvisio per la direttrice Vienna e Monaco di Baviera; il valico di Gorizia; il nuovo valico con la Slovenia, sulla direttrice Trieste-Divaca-Lubiana.

Quanto al progetto dell'alta velocità, per ora è in fase di progettazione preliminare, anche con finanziamenti regionali, e prevede una tratta ferroviaria che, da Ronchi dei Legionari, attraversando con un lungo tunnel il Carso triestino, raggiunge a Trieste e prosegue per la Slovenia. Questo tratto è attualmente oggetto di controversie, sia di tipo amministrativo-decisionale (sembra ci sia un parere negativo della Commissione Nazionale Via) sia di tipo politico. Infatti, l'area ambientalista e una componente della politica regionale la considerano ambientalmente devastante, economicamente non sostenibile ed internazionalmente non condivisa (dalla Slovenia in particolare); da qui l'emergere di soluzioni alternative, come la ristrutturazione della ferrovia esistente

Grandi opere in Friuli Venezia Giulia



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Schema degli interventi previsti da Rfi in Friuli Venezia Giulia

Mestre-Pordenone-Udine-Gorizia-Slovenia (attraverso la valle del Vipacco). Per ora comunque il progetto di Rfi, sostenuto dalla Regione, inizia con un breve tratto all'aperto in prossimità dell'Aeroporto di Ronchi dei Legionari, e poi sottopassa in galleria tutto l'Altopiano Carsico, così da evitare, secondo i progettisti, ogni interferenza con l'ambiente superficiale, con i centri abitati dell'Altopiano, con le falde acquifere ed i corpi idrici sotterranei (perché si colloca in posizione più elevata rispetto ad essi) e con le aree in prossimità della costa, densamente urbanizzate e in alcuni casi interessate da importanti problemi idrogeologici.

Strade

Il sistema autostradale del Friuli-Venezia Giulia si estende per oltre 200 chilometri, a cui si aggiungono 1.200 chilometri di strade statali e quasi 5.000 di strade regionali e locali.

I grandi progetti fanno capo tutti alla Autovie Venete, la concessionaria autostradale controllata dalla Regione Friuli, impegnata in un consistente programma di ammodernamento della rete auto-

stradale del nord est che prevede investimenti per circa 1.500 milioni di euro nei prossimi 7/8 anni.

Fra questi spicca la terza corsia dell'autostrada Venezia-Trieste, il cui progetto preliminare è stato già approvato dal Cipe, che prevede un investimento complessivo di circa 600 milioni di euro e dovrebbe essere ultimata entro il 2010.

A questo si affianca il completamento e la messa a pedaggio dell'Autostrada A-28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano, già in fase di ultimazione, conce-

pito come segmento di un più ampio asse pedemontano che in futuro potrà collegare la rete autostradale che porta al confine austriaco con la pianura padana.

Altri importanti temi infrastrutturali aperti (e oggetto a vario titolo di criticità), sono: la trasformazione in autostrada della superstrada Villesse-Gorizia riqualificando il raccordo autostradale con il confine italo-sloveno tra Villesse e

Gorizia; la connessione stradale Pordenone-Udine-Gorizia; il completamento della Cimpello (A28)-Sequals-Gemona; il nuovo collegamento Cadore-Carnia.

Aeroporti

Per gli aeroporti, il Piano Regionale Integrato dei Trasporti della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia prevede lo sviluppo di quello di Ronchi dei Legionari, nonostante la sua crisi latente, con la realizzazione su un'area di 50 ettari antistante l'aeroporto, compresa fra la Statale 14 e la linea ferroviaria Venezia-Trieste, di un Polo intermodale in grado di integrare le modalità di trasporto aereo, stradale e ferroviario, sia pubblico che privato.

In questo quadro sono previsti una serie di interventi più o meno ambiziosi: una stazione ferroviaria nell'area antistante l'aeroporto; una stazione per le autocorriere; un centro direzionale e commerciale; strutture ricettivo-alberghiere; parcheggi coperti e scoperti.

A partire dalla metà di dicembre del 2003, hanno preso avvio i lavori di ampliamento del piazzale di sosta aeromobili, finanziati in parte dalla Regione e in parte dallo Stato.

Si tratta del primo lotto funzionale, che





approvato e parzialmente finanziato il progetto della nuova Piattaforma Logistica, il futuro nucleo logistico del porto previsto tra lo Scalo Legnami e l'area ex-Italsider, per un investimento complessivo di 279 milioni di euro.

Altri progetti, più o meno concreti, riguardano gli allacci stra-

dali e ferroviari, per un investimento stimato in circa 100 milioni di euro, e una futuribile galleria stradale da Prosecco al Porto vecchio, per la quale il Cipe valuta un costo di oltre 500 milioni di euro.

Gas

Il Friuli Venezia Giulia ospita oggi gran parte del potenziamento del gasdotto proveniente dalla Russia, in corso di realizzazione da parte di Snam Rete Gas (Gruppo Eni).

Il potenziamento, avviato già da alcuni



anni, consiste nella realizzazione di una terza linea, dal confine con l'Austria (Tarvisio) all'Emilia (Poggio Renatico), a fianco dei due pre-esistenti gasdotti d'importazione dalla Russia: circa 330 chilometri di metanodotto del diametro di 1.200-1.400 millimetri, dei quali circa 140 si trovano in Friuli Venezia Giulia, 160 in Veneto e 30 in Emilia Romagna, per un investimento stimato in alcune centinaia di milioni di euro.

Il metanodotto è oggi completato per oltre l'80 per cento, e dopo la messa in esercizio nell'ottobre 2004 del tratto Bordano-Flaibano, di circa 32 chilometri, in provincia di Udine, rimangono da completare i tratti Camisano-Zimella, in Veneto, e Tarvisio-Malborghetto, in Friuli, tra il confine austriaco, a Coccau ed il comune di Malborghetto, la cui entrata in esercizio è prevista per la fine del 2006.

interessa l'area antistante l'aerostazione cargo e comporta un ampliamento di circa 16.500 metri quadrati (dagli attuali 68.500 a 85.000 metri quadrati).

E' prevista poi la realizzazione di un secondo lotto che aumenterà la capacità ricettiva del piazzale sino a 24 piazzole, delle quali 18 destinate all'aviazione commerciale e 8 a quella generale.

Porti

Nel settore portuale il Friuli Venezia Giulia dispone di tre porti (Trieste, Monfalcone, Porto Nogaro) di cui uno, quello di Trieste, con caratteristiche oceaniche, cioè fondali di 20 metri a filo banchina, cosa abbastanza rara in Italia e nel Mediterraneo, in grado di accogliere le grandi navi di ultima generazione, da 8 mila contenitori, e quelle che nel prossimo futuro arriveranno a portarne fino a 12 mila.

Il porto di Trieste rappresenta quindi una delle realtà più significative del Friuli Venezia Giulia, non fosse altro per le possibilità di sviluppo che si prospettano da quasi vent'anni, dopo la caduta del Muro di Berlino, e forse solo oggi, nel 2005, cominciano a concretizzarsi.

Dopo il riassetto della metà degli anni Ottanta, che ha portato fra l'altro alla costruzione dei due principali terminal container (Adria terminal, nel porto vecchio, e Molo VII), oggi si registra un lieve aumento di traffico e, soprattutto, all'inizio di dicembre 2005 il Cipe ha

