

L'a.d. di Fs Elia: lavoro concluso entro fine anno. Serracchiani: collegamento con Capodistria utile a entrambi i porti

Venezia-Trieste, c'è lo studio di fattibilità

Sviluppare nuove forme di collaborazione per favorire l'integrazione modale treno/bicicletta. Elaborare progetti di potenziamento infrastrutturale per migliorare l'accessibilità delle stazioni e facilitare, a chi usa le due ruote, gli spostamenti in ambito ferroviario (marciapiedi, sottopassaggi pedonali). E ancora, attrezzare circa 180 stazioni a livello nazionale, nell'ambito del progetto 500 stazioni di Rfi, con stalli dedicati per il parcheggio delle biciclette. Sono gli obiettivi del protocollo d'intesa fra la Federazione Amici della bicicletta onlus (Fiab) e Rete Ferroviaria Italiana siglato ieri a Roma nell'ambito della Mobilità sostenibile. Gli interventi riguarderanno anche le stazioni del Friuli Venezia Giulia. L'accordo prevede fra l'altro la realizzazione di stalli (pavimentati e anche coperti) per il parcheggio di biciclette; scivoli o ascensori dimensionati da collocare lungo le scale dei sottopassaggi pedonali; l'utilizzo di locali non più funzionali alle attività ferroviarie per noleggio e manutenzione delle due ruote; e l'installazione di segnaletica fissa e variabile dedicata.

di Massimo Greco wTRIESTE Al fischio di partenza non c'è ancora il treno ma perlomeno ci sarà lo studio di fattibilità per rendere più veloce la tratta Venezia-Trieste, con l'obiettivo di abbassare i tempi di percorrenza da un'ora e 55 minuti a poco più di un'ora, facendo viaggiare i convogli a circa 200 chilometri orari. Altolà alle antiche ambizioni "quadruplicative", avanti invece con il miglioramento della linea esistente. Ieri mattina alla Stazione marittima di Trieste, dove si stava aprendo il forum dedicato allo sviluppo infrastrutturale ferroviario tra Italia e Balcani, questo è stato l'impegno assunto dall'amministratore delegato delle Fs, Mario Michele Elia: completare lo studio di fattibilità entro il termine del 2015, per poi «presentarlo agli enti locali e dividerne la progettualità». «Stiamo già lavorando - ha detto ancora Elia - in termini tecnologici sulla linea, in modo tale da aumentare la velocità in quei tratti dove l'infrastruttura lo consente». La guida operativa delle ferrovie italiane si è intrattenuto anche sul polo intermodale correlato all'Aeroporto di Ronchi, per il quale ha prospettato il modello adottato per lo scalo di Cagliari Elmas: ovvero deviare la linea ferroviaria per avvicinarsi il più possibile alla struttura e da lì, mediante un tapis roulant o una navetta o un semplice camminamento protetto, raggiungere la stazione aeroportuale. «Potremmo stare sotto i 500 metri dalla fermata», ha aggiunto Elia. Alla Marittima c'era anche il governatore della Regione Fvg Debora Serracchiani, che ha sottolineato la "cinquina" di opportunità dispiegata sulla cartella dei trasporti ferroviari nello scacchiere nord-orientale. La riapertura di una direttrice strategica balcanica; l'incrocio dei due grandi corridoi mediterraneo e baltico proprio a Trieste; la velocizzazione della Venezia-Trieste mediante il meno gravoso miglioramento dell'infrastruttura esistente; lo sblocco del polo intermodale di Ronchi; i 50 milioni di euro indirizzati alla connessione rotaia-banchina in Campo Marzio. Ma la Serracchiani ha voluto spendersi anche sul collegamento ferroviario fra Trieste e Capodistria, ritenendolo utile «a entrambi gli scali e all'Alto Adriatico». Ma - ha chiarito il governatore - «il tema è soprattutto "politico" e riguarda anche le scelte della Slovenia, con cui c'è un dialogo aperto». Nella relazione di Elia molti gli spunti interessanti per precisare e riepilogare il contesto finanziario nel quale si situano gli interventi progettati per l'area friulo-giuliana. Al momento sono disponibili circa 100 milioni: 50 riguardano il porto di Trieste, 30 attengono la velocizzazione della Venezia-Trieste, 22 si riferiscono alla Trieste-Divaccia. Dovrebbe essere a buon punto lo stanziamento di una tranche di 200 milioni destinata alla Venezia-Trieste. Attenzione però: il costo della velocizzazione Venezia-Trieste ammonta a 1,8 miliardi di euro, per cui, seguendo queste indicazioni e ammettendo che l'arrivo dei sullodati 200 milioni sia cosa fatta, mancherebbero pur sempre 1570 milioni alla realizzazione dell'opera. Sul come e quando drenare quasi il 90% del finanziamento non ci sono certezze. Probabilmente le Fs sono intenzionate a iniziare i lavori con quello che c'è, eppoi si vedrà cammin facendo. Ancor più impegnativo il tema del collegamento Trieste-Divaccia, il cui costo s'aggira sul miliardo di euro ma, aldilà della posta di 22 milioni, altro in cascina non sembra esserci. Restando sempre a livello territoriale, sono già disponibili 50 milioni per il nodo ferroviario di Udine, mentre risultano ancora sulla carta 170 milioni per ammodernare la Palmanova-Udine. Insomma, il menu regionale è ricco, si stanno accendendo i fuochi ma si attende l'arrivo delle vettovaglie... Elia ha inquadrato la rassegna delle cifre in un contesto programmatico continentale. Secondo l'a.d. delle Ferrovie, lo sviluppo ferroviario necessita di una forte propulsione a livello politico, perchè piccoli/grandi problemi legati alla quotidianità dell'esercizio (cambio del macchinista, inter-operabilità, sagomatura, ecc.) non agevolano il lavoro ai confini nazionali.

Una buona “bilateralità”, a giudizio del manager pubblico, potrebbe migliorare il dialogo sui binari. Elia si è detto convinto che il problema non sia costruire nuove infrastrutture, ma di organizzare nuovi servizi su quelle già esistenti. La concorrenza dei privati non è un problema, anzi, come testimoniato dal successo dell’alta velocità, è uno stimolo a far meglio. Ieri mattina sono intervenuti i rappresentanti ferroviari di numerose compagnie balcaniche. Oggi ospite d’onore l’a.d. di Rete ferroviaria (Rfi) Maurizio Gentile. ©RIPRODUZIONE RISERVATA