



Intervista a Riccardo Illy,

Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia

Qual è la situazione infrastrutturale della regione e quali sono le prospettive concrete di sviluppo?

Il Friuli Venezia Giulia si è trovato per oltre cinquant'anni in una posizione marginale a causa dei confini della Guerra fredda ma adesso, con l'allargamento dell'Ue, ha riacquisito la sua centralità. Oggi possiamo davvero diventare la piattaforma logistica di collegamento fra l'Europa centro-orientale e l'Estremo oriente, vale a dire fra le aree che stanno crescendo nel mondo a ritmi più elevati. I migliori collegamenti marittimi dell'Estremo oriente con i mercati europei passano infatti attraverso il canale di Suez e il Mediterraneo, favorendo proprio i porti dell'Alto Adriatico che permettono, rispetto a quelli del Mare del Nord, di entrare nel cuore dell'Europa risparmiando cinque giorni di navigazione. Per sostenere questa funzione il Friuli Venezia Giulia dispone di infrastrutture adeguate, sia su strada sia su ferrovia, con tre porti di cui uno, quello di Trieste, con caratteristiche oceaniche per profondità di fondali. Disponiamo inoltre di una rete di infrastrutture per lo scambio modale localizzate nello spazio di pochi chilometri e fra loro integrate. In prospettiva per noi sarà fondamentale il rapido completamento delle opere autostradali e ferroviarie del Corridoio 5.

Come è stato risolto finora l'aspetto economico delle nuove infrastrutture e come si prevede di farlo in futuro?

Per quanto riguarda la terza corsia dell'autostrada Venezia-Trieste, il cui progetto preliminare è stato già approvato dal Cipe, l'investimento di circa 900 milioni di euro sarà realizzato da Autovie Venete, società controllata dalla Regione. La tratta ferroviaria lungo il Corridoio 5 da Venezia a Budapest è stata inserita, con un'importante decisione politica, tra i progetti prioritari dell'Ue. Stiamo accelerando adesso assieme a Rfi la fase di progettazione preliminare, anche con finanziamenti regionali, perché siamo consapevoli che prima saranno pronti i progetti tanto maggiore sarà la possibilità di ottenere le risorse che l'Ue destina ai grandi assi di trasporto.

Come viene affrontato il nodo del consenso per la loro realizzazione?

Abbiamo accettato la sfida della trasparenza e del dialogo con le istituzioni locali e con la società civile per minimizzare l'impatto delle opere. Un buon esempio è costituito dall'accordo che, come Regione, siamo riusciti a raggiungere con le



Amministrazioni comunali del monfalconese sul tracciato ferroviario del Corridoio 5. Si è trattato di un compromesso 'alto', che ha permesso di ridurre in modo significativo l'impatto ambientale e sociale dell'opera, mantenendo però le caratteristiche di Alta Velocità e Alta Capacità della linea.

Quali sono i problemi ancora aperti?

Per svolgere la funzione di piattaforma logistica il Friuli Venezia Giulia ha bisogno di efficienti collegamenti sia verso Nord che verso Est. Dopo aver completato la nostra ferrovia Pontebbana ancora nel 2000, finalmente l'Austria ha deciso di mettere in programma l'eliminazione dei "colli di bottiglia" sul suo territorio. Le maggiori preoccupazioni ci sono con la Slovenia. Mancano alcuni tratti di autostrada lungo la direttrice del Corridoio 5 (questo vale anche per l'Ungheria) e la linea ferroviaria è a binario unico e in alcuni tratti non ancora elettrificata. Con il Governo sloveno il dialogo è aperto:

abbiamo messo a disposizione le competenze di Autovie Venete per le opere stradali; è stato definito il tracciato ferroviario transfrontaliero e la Slovenia ha accettato di utilizzare i fondi europei Interreg per la sua progettazione preliminare, mentre sono state avviati i negoziati per un trattato bilaterale italo-sloveno. È però necessario che l'Ue destini in via prioritaria le risorse per realizzare gli investimenti proprio in Slovenia.

Come giudica la situazione del porto di Trieste?

Il 2004 è stato l'anno della svolta: la movimentazione dei container ha avuto una crescita di oltre il 50 per cento. Per fare di Trieste un punto di riferimento per i traffici con l'Estremo oriente la Regione continua a investire (31,5 milioni di euro nel solo 2004). È però necessario che il porto torni a essere un interlocutore affidabile e che riesca a sfruttare in modo più razionale le aree disponibili.

