

## **CONFINE NORD - EST**

*Di Luca Chianca*

### **EMANUELE BELLANO**

Verso est la Torino-Lione deve proseguire con la Venezia –Trieste per poi entrare nella ex Jugoslavia. A che punto sono? Luca Chianca è andato a vedere se hanno iniziato i lavori, e poi, come vedremo, negli ultimi tre anni sono stati tolti anche i treni che univano l'Italia all'Austria e alla Slovenia.

### **DEBORA SERRACCHIANI – PRESIDENTE FRIULI VENEZIA GIULIA**

Per andare in Slovenia non c'è il treno per andare in Austria ce lo paghiamo diciamo che c'è qualche problema.

### **LUCA CHIANCA**

Però si parla di corridoio 3

### **DEBORA SERRACCHIANI – PRESIDENTE FRIULI VENEZIA GIULIA**

Sì.

### **LUCA CHIANCA**

Cioè da qui dovrebbe passare

### **DEBORA SERRACCHIANI – PRESIDENTE FRIULI VENEZIA GIULIA**

Sì.

### **LUCA CHIANCA**

il grande progetto della TAV.

### **LUCA CHIANCA FUORI CAMPO**

Il corridoio 3 che doveva collegare Lisbona con Kiev passa dalla Lione-Torino, proseguendo verso est arriva a Mestre, poi a Trieste uscendo dall'Italia proprio dal confine con la Slovenia che oggi è completamente chiuso.

### **DEBORA SERRACCHIANI – PRESIDENTE FRIULI VENEZIA GIULIA**

Qui c'è il pezzo Trieste-Divaccia che è un pezzo importante di quel corridoio. Qualche anno fa, un paio di anni fa c'è stato un accordo politico Italia Slovenia perché se ne cambiasse il tracciato ma questo tracciato si facesse. Bene ad oggi la Slovenia nel proprio piano del trasporto nazionale non ha la Trieste-Divaccia.

### **DANIJEL BOZIC – SINDACO KOMEN - SLOVENIA**

Io penso che in 10 anni non faranno niente sulla nostra parte perché dove trovare i soldi?

### **LUCA CHIANCA FUORI CAMPO**

I comuni sloveni al confine con l'Italia non vogliono la TAV perché temono che i lavori, per la realizzazione delle gallerie nel Carso sul versante italiano, possano compromettere le sorgenti d'acqua da cui dipendono.

### **BORIS LEGISA – COMITATO NON TAV CEROGNIE - TRIESTE**

I lavori della TAV verranno effettuati appena oltre questo promontorio di questa montagnetta e con il rischio di inquinare o far sparire addirittura la sorgente.

### **DANIJEL BOZIC – SINDACO KOMEN - SLOVENIA**

Noi abbiamo scritto al nostro governo e abbiamo mandato la lettera anche ai sindaci

carsolini sulla vostra parte in Italia e al Friuli Venezia Giulia

**LUCA CHIANCA**

Chi è che vi ha risposto?

**DANIJEL BOZIC – SINDACO KOMEN - SLOVENIA**

Per adesso nessuno.

**BORTOLO MAINARDI – COMMISSARIO STRAORDINARIO TAV**

Andare a scavare sul Carso è di una delicatezza unica e quindi starei molto ma molto attento prima di procedere verso questa strada.

**LUCA CHIANCA FUORI CAMPO**

Dal 2011 Bortolo Mainardi è il commissario straordinario per la realizzazione della tratta dell'alta velocità tra Mestre e Trieste.

**BORTOLO MAINARDI – COMMISSARIO STRAORDINARIO TAV**

L'idea era all'inizio era di fare un tracciato che si avvicini alla gronda lagunare cosiddetta sa!

**LUCA CHIANCA**

Che senso aveva?

**BORTOLO MAINARDI – COMMISSARIO STRAORDINARIO TAV**

Diciamo era un tracciato un po' funambolico. Se continuiamo a pensare a nuovi tracciati così impattanti, così avversati dal territorio e così costosi non facciamo il nostro dovere.

**LUCA CHIANCA**

Quindi lei mi sta dicendo che la TAV non si farà qua?

**BORTOLO MAINARDI – COMMISSARIO STRAORDINARIO TAV**

Adesso parliamo di un tratto di 100 km che bisogna mettere a posto l'esistente, prevedere il quadruplicamento e fare il quadruplicamento dei binari esistenti quando, io credo nel 2030-40, esploderà la portualità del nord adriatico.

**LUCA CHIANCA**

Perfetto che è cosa bene diversa dalla grande opera che ci stanno chiedendo da anni i governi che si sono alternati.

**LUCA ZAIA – PRESIDENTE VENETO**

Ma siccome noi siamo pragmatici diciamo ci piace avere l'alta velocità e l'alta capacità la vogliamo avere ma ci rendiamo anche conto che nel raggiungerla vorremmo anche approfittare fino in fondo di questa ferrovia che abbiamo, che oggi è sotto utilizzata.

**ROBERTO CAROLLO – INGEGNERE FERROVIARIO**

Secondo me bisognerebbe avere delle analisi di traffico attendibili prima di poter pensare a realizzare delle opere costose e che impegnano tra l'altro finanziariamente in tempi molto lunghi.

**LUCA CHIANCA**

E ad oggi questo traffico com'è?

**ROBERTO CAROLLO – INGEGNERE FERROVIARIO**

Oggi questo traffico è prevalentemente su gomma. Prova ne sia che in Regione si sta realizzando la terza corsia autostradale dell'autostrada Venezia-Trieste.

**BORTOLO MAINARDI – COMMISSARIO STRAORDINARIO TAV**

Allora io dico che se dal confine francese al confine sloveno ci sono progetti che raccolgono 25 e oltre miliardi di costi, ci sono? Faccio una domanda o no? Quindi sto facendo delle cose, proponendo delle cose realistiche e concrete e non progetti che non ci sono i soldi per realizzarli.

**LUCA CHIANCA FUORI CAMPO**

Il progetto sulla Tav tra Mestre e Trieste del 2010 costa 7,4 miliardi di euro mentre quello alternativo del commissario costerebbe meno della metà. Oggi però l'unico progetto sul tavolo del ministro dei trasporti Lupi è quello più costoso e che nessuno vuole più ma che anche solo di progettazione e consulenze ci è costato 14 milioni di euro.

**LUCA CHIANCA**

Quindi chi è che deve ritirare il progetto presentato nel 2010?

**BORTOLO MAINARDI – COMMISSARIO STRAORDINARIO TAV**

Il ministro dei trasporti e delle infrastrutture e spero che entro l'estate sia chiusa questa vicenda insomma.

**LUCA CHIANCA**

Di che cosa parliamo quando si discute di Torino-Lione?

**DEBORA SERRACCHIANI – PRESIDENTE FRIULI VENEZIA GIULIA**

Questa è una bella domanda perché di qua ad ovest anzi ad est di quel percorso le dico che tecnicamente in questo momento io non vedo il corridoio 3, non lo vedo né tra Venezia-Trieste e neppure, per i motivi che le dicevo prima, nel tratto transfrontaliero tra il Friuli Venezia Giulia e la Slovenia. È inutile parlare di Tav tanto la Tav c'hanno raccontato che non la faranno più.

**LUCA CHIANCA FUORI CAMPO**

Vediamo allora come sono messi i collegamenti internazionali che collegano il nord-est a resto d'Europa. Stazione di Verona Porta Nuova. Da qui devono passare tutti i treni che dall'Italia sono diretti a Monaco di Baviera. Da qualche anno non è più possibile andare al di là del confine con Trenitalia e l'unico modo per arrivare in Germania è prendere un treno delle ferrovie tedesche e austriache.

**KERSTIN SCHONBOHM – RELAZIONI ESTERNE DB- FERROVIE TEDESCHE**

Noi abbiamo tantissimi clienti dalla Germania che viaggiano in Alto Adige e anche verso il lago di Garda per cui questa tratta per Deutsche Bahn è proprio di un interesse fondamentale.

**LUCA CHIANCA**

Voi ci portate i vostri turisti in Italia?

**KERSTIN SCHONBOHM – RELAZIONI ESTERNE DB- FERROVIE TEDESCHE**

Infatti abbiamo un prolungamento fino a Bologna, uno fino a Venezia anche questo ogni giorno e abbiamo un secondo treno per Venezia il sabato e la domenica.

**LUCA CHIANCA FUORI CAMPO**

Di giorno, per fortuna, i turisti tedeschi e austriaci ce li portano direttamente loro

perché da Venezia, per andare all'estero con Trenitalia, ci sono solo treni notturni.

**LUCA ZAIA – PRESIDENTE REGIONE VENETO**

Noi siamo di fatto, rischiamo l'isolamento totale rispetto alla rotaia. Questo è un dato di fatto tanto è vero che chi volesse dal nostro territorio partire verso l'estero ha non poche difficoltà se parlo di Venezia verso l'Austria ad esempio.

**LUCA CHIANCA**

Venezia-Vienna non esiste più?

**BIGLIETTAIO FS**

Per il Venezia-Vienna diurno ci sono dei collegamenti solo autobus a Villach, da Villach con il treno fino a Vienna.

**LUCA CHIANCA**

Mentre prima c'avevamo un treno che?

**BIGLIETTAIO FS**

C'era al pomeriggio, ce n'era uno al mattino.

**LUCA CHIANCA FUORI CAMPO**

In realtà esiste ancora un modo per passare il confine con l'Austria su rotaia ma non è più un servizio di Trenitalia e da Venezia per arrivare a Vienna bisogna cambiare ben due treni. Dallo scorso anno, infatti, da Udine è possibile prendere il Micotra, un piccolo trenino locale della Ferrovia Udine-Cividale gestito in via sperimentale dalla Regione Friuli Venezia Giulia.

**LUCA CHIANCA**

In collaborazione con gli austriaci?

**DEBORA SERRACCHIANI – PRESIDENTE FRIULI VENEZIA GIULIA**

In collaborazione con gli austriaci. Sì, è un caso anche abbastanza straordinario di collaborazione.

**LUCA CHIANCA**

Ci ritroviamo una Regione che collabora con la grande azienda ferroviaria austriaca.

**DEBORA SERRACCHIANI – PRESIDENTE FRIULI VENEZIA GIULIA**

Esatto ed l'unico modo per avere il treno.

**LUCA CHIANCA**

I vagoni sono Obb.

**DIPENDENTE MICOTRA - FUC**

E la locomotiva è nostra.

**LUCA CHIANCA**

Quindi neanche mettono a disposizione chiaramente, neanche il locomotore Trenitalia?

**DIPENDENTE MICOTRA – FUC**

No, eh Trenitalia ... se possono lasciarci in stazione ci lasciano.

**LUCA CHIANCA FUORI CAMPO**

Da Udine si prende il Micotra fino a Villach in Austria percorrendo la tratta ferroviaria

della Pontebbana, una linea nata a fine 800 per collegare Venezia al confine austriaco.

**ALESSANDRO PUHALI – ESPERTO DI STORIA E TECNICA DELLE FERROVIE**

È stata in realtà ricostruita completamente e inaugurata definitivamente nel 2000 e trasformata in quella che possiamo considerare una delle più moderne ferrovie alpine in Europa.

**LUCA CHIANCA**

Eppure Trenitalia ad un certo punto ha deciso di abbandonare la tratta.

**CHRISTOPH POSCH – RELAZIONI ESTERNE OBB – FERROVIE AUSTRIACHE**

Questo è una cosa strana penso io anche verso nostri abitanti che volevano fare un giro verso Venezia, verso Roma e altri posti.

**MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO TRENITALIA**

Di là loro pigliano i soldi dallo Stato. Noi non li pigliamo.

**LUCA CHIANCA**

Non prendete soldi ?

**MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO TRENITALIA**

No.

**LUCA CHIANCA FUORI CAMPO**

Il collegamento diurno fino al 2009 era gestito a metà tra le ferrovie italiane e quelle austriache. Poi quando Trenitalia ha deciso di eliminare i collegamenti con Vienna, gli austriaci, pur di mantenere un servizio diretto con Venezia, hanno organizzato un sistema di 5 autobus che ogni giorno collegano l'Italia con l'Austria.

**DONNA**

Come mai che dovremmo sviluppare le strade ferrate e invece sviluppiamo solo il traffico su gomma, questo è un mistero dell'Italia che vorrebbe diventare sostenibile?

**LUCA CHIANCA FUORI CAMPO**

Dalla stazione di Villach, una cittadina di 50mila abitanti si può raggiungere tutta l'Europa in treno.

**ALESSANDRO PUHALI – ESPERTO DI STORIA E TECNICA DELLE FERROVIE**

Sono circa le 13 Per tornare in Italia con la ferrovia dovremmo attendere il Micotra che partirà verso sera, dopo le 19 e, se non vogliamo utilizzare l'autobus delle ferrovie austriache volendo rimanere sulla rotaia tenteremo di avvicinarci all'Italia attraverso le linee della Slovenia.

**LUCA CHIANCA FUORI CAMPO**

Partiamo dalla stazione austriaca di Villach verso la Slovenia. Dopo uno scalo di qualche ora a Jesenize prendiamo un altro treno. La linea scorre per molti chilometri accanto al fiume Isonzo fino all'arrivo a Nova Gorica.

**ALESSANDRO PUHALI – ESPERTO DI STORIA E TECNICA DELLE FERROVIE**

Il nostro treno c'ha portato a Nova Gorica ma qui si ferma e quindi per andare in Italia andiamo a piedi. Ancora pochi metri, ci siamo e adesso stiamo entrando, anzi adesso sono entrato in Italia.

**LUCA CHIANCA**

Quindi, lei è a Gorizia.

**ALESSANDRO PUHALI – ESPERTO DI STORIA E TECNICA DELLE FERROVIE**

Io sono in Italia, a Gorizia e lei, invece è ancora in Slovenia a Nova Gorica. Detto questo con quel autobus delle linee urbane di Gorizia possiamo portarci alla stazione centrale di Gorizia, quindi riconnetterci con la rete ferroviaria italiana. E' un paradosso, perché in realtà la stazione di Nova Gorica è collegata sin dalle sue origini, dal 1906, con la stazione di Gorizia centrale.

**ROBERTO CAROLLO – INGEGNERE FERROVIARIO**

Qualcuno parla che questa regione è il fulcro della Mitteleuropa ma da un punto di vista ferroviario siamo, invece, un ramo secco. Questo è un esempio delle tabelle di percorrenza che venivano affisse ai lati delle carrozze e che danno un' indicazione storica di quelli che erano i collegamenti che interessavano Trieste e il suo comprensorio.

**LUCA CHIANCA**

Per esempio?

**ROBERTO CAROLLO – INGEGNERE FERROVIARIO**

Ad esempio avevamo il collegamento su Calais, in Francia e dal Veneto il collegamento che univa Venezia a Budapest.

**LUCA CHIANCA FUORI CAMPO**

Vediamo oggi come si raggiunge Lubiana, la capitale Slovena che dista meno di 100 km.

**LUCA CHIANCA**

Senta, o devo andare a Lubiana.

**BIGLIETTAIO**

Purtroppo i treni non vanno a Lubiana

**LUCA CHIANCA**

Ma perché?

**BIGLIETTAIO**

Non lo so. Scelta strategica. Qua di fronte c'è la stazione degli autobus. Gli autobus vanno a Lubiana.

**LUIGI BIANCHI – EX DIRIGENTE COMMERCIALE FERROVIE DELLO STATO**

Non ci sono più i treni. Il messaggio quindi qual è? Andate tutti in auto.

**LUCA CHIANCA FUORI CAMPO**

Cerchiamo quindi un autobus per andare in Slovenia.

**LUCA CHIANCA**

Salve io vorrei andare a Lubiana.

**BIGLIETTAIO AUTOBUS**

Alle due parte.

**LUCA CHIANCA**

Alle due?

### **BIGLIETTAIO AUTOBUS**

Sì.

### **LUCA CHIANCA**

Cioè la mattina alle 8 da Trieste non c'è un autobus che mi porta a Lubiana?

### **BIGLIETTAIO AUTOBUS**

No. Le conviene prendere un taxi spenderà 20-30 euro. Non ha alternative.

### **LUCA CHIANCA**

Incredibile.

### **DEBORA SERRACCHIANI – PRESIDENTE FRIULI VENEZIA GIULIA**

Lei può andare in Slovenia a piedi o a cavallo, in macchina, in bus, in taxi, non può andarci in treno.

### **LUCA CHIANCA**

Noi siamo andati in taxi.

### **DEBORA SERRACCHIANI – PRESIDENTE FRIULI VENEZIA GIULIA**

Ha visto! Come le volevo dire.

### **TASSISTA**

La gente non capisce, si trova spaesata, non trova informazioni e resta, tra virgolette, anche un po' stupita dal fatto che non trovi alternative.

### **LUCA CHIANCA**

A due passi da un confine.

### **TASSISTA**

A due passi da un confine perché siamo proprio a due passi. Questa qui è la stazione di Sežana.

### **LUCA CHIANCA**

Da Trieste a Sežana, io sono andato in taxi perché manca un raccordo di un treno che mi fa fare 8 km.

### **MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO TRENITALIA**

Scusi, le posso dire una cosa? E' meglio che lo Stato finanzi un taxi per i pochi passeggeri che ci sono piuttosto che tenga un treno che costa cento volte tanto e che dovrebbe essere pagato dai contribuenti.

### **LUCA CHIANCA FUORI CAMPO**

Nel 2006 quando c'erano tre treni che collegavano l'Italia con la Slovenia, passavano circa 150 mila passeggeri all'anno poi, alcuni treni sono stati cancellati e nel 2011 i passeggeri sono scesi a meno di 97 mila. Oggi, che non c'è più il collegamento, alla stazione di Sežana c'è ancora qualcuno che vuole andare a Lubiana.

### **AGENTE DI VIAGGI**

Noi siamo specializzati nel turismo in Alpe Adria e da circa due anni stiamo portando i clienti con altri mezzi, quindi con taxi o con macchine, alla stazione di Sežana, per l'escursione a Lubiana in treno.

**LUIGI BIANCHI – EX DIRIGENTE COMMERCIALE FERROVIE DELLO STATO**

Il gruppo FS ha considerato linee non strategiche e quindi di interesse solo regionale le linee verso l’Austria e verso la Slovenia, cioè è una decisione che risponde a un preciso disegno di disimpegno dal nord est.

**MILOS ROVSNIK – VICEDIRETTORE SZ – FERROVIE SLOVENE**

L’ultimo treno tra la Slovenia e l’Italia c’è stato nel 2011, partiva da Budapest e arrivava a Venezia. Da un anno e mezzo non c’è più un collegamento con l’Italia.

**LUCA CHIANCA**

Perché non passano più treni?

**MILOS ROVSNIK – VICEDIRETTORE SZ – FERROVIE SLOVENE**

L’Italia vuole troppi soldi per fare entrare i nostri treni nel vostro paese e chiede nuovi sistemi di sicurezza che avete solo voi. Con l’Austria per esempio non abbiamo di questi problemi.

**LUCA CHIANCA**

Cioè solo l’Italia vi fa problemi?

**MILOS ROVSNIK – VICEDIRETTORE SZ – FERROVIE SLOVENE**

Sì, solo l’Italia.

**LUCA CHIANCA**

Voi però siete interessati al collegamento con l’Italia, perché?

**MILOS ROVSNIK – VICEDIRETTORE SZ – FERROVIE SLOVENE**

C’è un grosso potenziale, dalla Slovenia si va all’aeroporto di Venezia e a quello di Trieste. Sono tante le persone che passano da qui, dalla Bulgaria, Ungheria, Romania, Serbia, Turchia e poi non si scordi che da qui passava lo storico treno dell’Orient Express e adesso invece in Italia si può venire solo in macchina o in autobus.

**LUCA CHIANCA**

Lei sta facendo però le strategie, come se fosse il ministro dei trasporti.

**MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO TRENITALIA**

No, amico caro prima c’era lo Stato che pagava, lo Stato non paga più, io mi limito a verificare che non ci sono più i soldi per coprire i costi. Tutto lì.

**LUCA CHIANCA**

Ecco, lì lo Stato italiano non ha messo soldi.

**MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO TRENITALIA**

Non ha messo soldi.

**LUCA ZAIA – PRESIDENTE REGIONE VENETO**

Se dovessimo guardare i conti dappertutto, io dovrei chiudere tutto il trasporto pubblico locale o quasi tutto perché, se un pullman è vuoto cosa vuol dire? Che sopprimo la tratta di quel pullman? No, continuo a investire anche perché è un servizio sociale non poco importante.

**LUCA CHIANCA**

Ma perché lo stato italiano ha abbandonato i collegamenti internazionali con il nord est? E perché si continua ad insistere con la Torino-Lione quando mancano i soldi per



collegarla al confine sloveno? La palla passa al ministro delle infrastrutture e dei trasporti Maurizio Lupi al quale abbiamo chiesto un'intervista ma no ci ha risposto.