

# Alcune considerazioni sul Corridoio Adriatico e sull'Alta Velocità nel Nord-Est italiano

**Giacomo Borruso**

RETTORE DELL'UNIVERSITÀ DI TRIESTE

Si è di recente risvegliata l'attenzione, a livello nazionale e internazionale, nei confronti della direttrice adriatica che, dopo un passato glorioso e prestigioso, si trova ormai da decenni relegata in una posizione marginale nel contesto dei traffici europei.

In realtà la rinnovata considerazione per questa direttrice non riguarda tanto, o meglio non riguarda soltanto, la via d'acqua quanto l'intero asse plurimodale costituito, oltre che dalla via marittima, anche da un articolato e complesso insieme di infrastrutture lineari e puntuali.

Il problema che a questo punto si pone consiste nel verificare se tale sistema infrastrutturale adriatico si configuri come insieme organico e coordinato o piuttosto come sommatoria disordinata di elementi malamente raccordati tra loro.

Chi conosce le modalità e le vicende attraverso le quali si è realizzato il sistema italiano dei trasporti non può avere dubbi a questo riguardo: in effetti il corridoio plurimodale adriatico non si presenta oggi come insieme infrastrutturale organico ma come successione di elementi scarsamente raccordati fra loro.

Non si può in primo luogo non rilevare che lungo l'asse in questione si trova un numero di porti veramente eccessivo rispetto a quanto potrebbe ritenersi auspicabile al fine di realizzare delle significative economie di scala: si tratta a questo punto, dovendosi escludere una riduzione del numero dei porti, di individuare per ciascuno di loro uno specifico ruolo e di verificare se può essere possibile, attraverso il rafforzamento complessivo dell'asse intermodale adriatico, ottenere il conseguimento di più consistenti livelli di traffico.

Ancora non in atto, una situazione del genere potrebbe tuttavia verificarsi fra breve, in assenza di un'adeguata programmazione, anche per le infrastrutture interportuali.

Per quanto concerne le infrastrutture lineari, non sono di eccezionale livello quelle ferroviarie che necessiterebbero di radicali interventi volti a rea-

lizzare il loro potenziamento e la loro velocizzazione: anche se non si può ancora ipotizzare la costruzione di linee ad Alta Velocità lungo questa direttrice del nostro Paese, si può comunque ritenere indispensabile e prioritaria la sistemazione delle

linee esistenti, soprattutto in funzione di alleggerimento della pressione sul sistema stradale, destinata ad accentuarsi ulteriormente in assenza di decisivi interventi correttivi.

Il fatto nuovo, e di notevole rilievo, verificatosi con riferimento al Corridoio Adriatico riguarda la decisa volontà politica espressa dalle sette Regioni ad esso interessate di concentrare gli sforzi per valorizzare tale importante asse plurimodale, decidendo di presentarsi, a livello internazionale e nazionale, in termini unitari e coordinati. Il fatto che i responsabili di tali Regioni, pur in presenza di rilevanti pressioni interne, anche motivate, abbiano deciso di sviluppare un'azione concertata e concorde, mirante al conseguimento di un comune obiettivo, costituisce un rilevante salto qualitativo nell'azione politica che va colto in tutta la sua importanza e merita di venir valorizzato a tutti i livelli. In effetti tale unitarietà di intenti tra un insieme di Regioni che rappresentano una congrua quota, sotto tutti i profili, del nostro Paese, può determinare una svolta a livello programmatico, non solo con riferimento al pur decisivo settore dei trasporti, ma anche, e forse soprattutto, per le implicazioni che può avere sulla programmazione generale nazionale.

È quindi un'occasione che non deve andar perduta, in quanto può rappresentare una significativa svolta nel superamento di quella logica perversa che ha portato nei decenni a privilegiare le istanze localistiche e contingenti a scapito dei programmi a valenza generale e di periodo medio-lungo.

Quando questa nota era già stata completata è giunta la notizia secondo cui il Ministro dei