

Corridoio 10. Merci più veloci tra Ue e Oriente: primo treno Lubiana-Istanbul E parte il risiko dei trasporti ferroviari

Alfredo Sessa

Quando in un giorno di inizio primavera un treno dal nome altisonante, il Bosphorus Europe Express, si è avventurato lungo i binari di ben cinque amministrazioni ferroviarie, e ha attraversato quattro posti di frontiera per effettuare il collegamento Lubiana-Istanbul, in molti hanno pensato a una versione merci del più famoso convoglio delle spie, l'Orient Express. A seguire passo passo con estremo interesse il viaggio del treno-container c'erano i vertici di Deutsche Bahn, la compagnia ferroviaria tedesca, che ha fornito un supporto tecnico, e il Balkan Business Advisory, l'organizzazione che ha preso il posto del Patto di Stabilità per i Balcani e che ha coordinato il progetto in collaborazione con le amministrazioni ferroviarie di Slovenia, Croazia, Serbia, Bulgaria e Turchia.

Quello che a prima vista può sembrare un faticoso e apparentemente bizzarro esercizio di sintesi ferroviaria, a fine corsa ha fat-

to nascere ampi sorrisi sui volti dei promotori. Il Bosphorus Express, un treno sperimentale, ha infatti dimostrato che un viaggio Lubiana-Istanbul, parte del Corridoio paneuropeo 10, può durare 35 ore. Niente male per un percorso di 1.577 chilometri con soste piuttosto lunghe a ogni passaggio di frontiera, effettuato su una rete ancora obsoleta. Via mare, la stessa distanza richiederebbe almeno due giorni.

Nel grande risiko dei trasporti, che vede le compagnie ferroviarie europee in concorrenza per il trasporto merci dall'Asia, in realtà il Bosphorus Express ha dimostrato le enormi potenzialità del Corridoio 10, l'arteria autostradale e ferroviaria che collegherà l'Europa occidentale con la Grecia e la Turchia. Quando le infrastrutture saranno completate e ammodernate, il treno potrà impiegare 24 ore, e sarà molto più veloce e competitivo anche rispetto al trasporto via camion.

Nelle strategie di Deutsche

Bahn ci sono i collegamenti con i porti del Mar Nero. Da qui, le merci per l'Europa occidentale viaggeranno in treno. Ma la connessione dei nodi di trasporto dei Balcani richiama l'attenzione anche di austriaci e italiani. Le austriache Obb puntano al terminal merci di Belgrado, crocevia tra Bar, Belgrado e Timisoara. In gioco c'è la zona industriale e il nodo fluviale sulla Sava e sul Danubio. Da parte delle italiane Fs c'è invece grande attenzione a collegare l'area balcanica con l'Italia e con il porto di Trieste. In Serbia Italferr, la società di ingegneria delle Fs, ha vinto la gara per la predisposizione del masterplan generale dei trasporti, con il Corridoio 10 in primo piano. In Croazia, a Italferr è stato affidato lo studio di fattibilità degli standard di ammodernamento del Corridoio 10. L'Italia segue con interesse anche la bretella stradale e ferroviaria Belgrado-Bar, che consente di collegare in tempi rapidi l'Italia ai Balcani. Interesse confermato dal fatto che Roma ne ha fi-

nanziato la progettazione, affidata sempre a Italferr.

Il valore strategico del Corridoio 10, intanto, è confermato dagli ingenti finanziamenti di Bei, Bers, Banca mondiale e governo greco, con gare di appalto già avviate e altre in programma. I due dossier, stradale e ferroviario, non viaggiano però alla stessa velocità. I progetti più avanzati riguardano la strada. Come sottolinea il capodivisione Balcani della Bei, Dominique Courbin, gli investimenti che riguardano le tratte ferroviarie del Corridoio 10 avvengono in un contesto più difficile, caratterizzato da problemi di licenze operative, e da investimenti più onerosi rispetto alle opere stradali.

Il viaggio sperimentale del Bosphorus Express lancia anche un segnale politico: «Sono convinto che l'economia, non la politica, farà rinascere l'ex Jugoslavia. E l'integrazione passa materialmente dalle infrastrutture» dice un diplomatico occidentale a Belgrado.

alfredo.sessa@ilsole24ore.com

FILIPPO MONTAUDO

IL SNODO DEL CORRIDOIO 10

Collegamento strategico

Il Corridoio intermodale 10 è stato lanciato a Helsinki nel giugno del 1997 in occasione della conferenza dei ministri dei Trasporti europei. È un'arteria stradale e ferroviaria che collegherà Lubiana con Salonicco e

Istanbul, attraversando i Balcani. Come gli altri Corridoi europei, lanciati a Praga nel 1991, è costituito da tratte già esistenti, da ampliare e migliorare, e da tratte da costruire ex novo. Il Corridoio X è un'infrastruttura strategica per il traffico merci con l'Asia.

COMPETIZIONE ACCESA

Ferrovie tedesche, austriache e italiane interessate allo sviluppo della rete
Il ruolo dei finanziatori internazionali

