

IL MINISTRO DELLO SVILUPPO E INFRASTRUTTURE PRESENTA IL PIANO TECNICO

# Spagna, ecco la ferrovia anti-Italia

Il maxi-progetto sarà pronto nel 2020: collegherà Barcellona e Valencia all'Europa

ALBERTO GHIARA

**GENOVA.** C'è un preventivo, 53 miliardi di euro; c'è un orizzonte temporale, il 2020; e adesso c'è anche uno studio tecnico, presentato dal ministro dello Sviluppo e delle Infrastrutture, José Blanco: procede spedito il Corridoio mediterraneo spagnolo, la linea ferroviaria che cucirà insieme i centri produttivi e portuali della costa orientale iberica da Algeciras al confine con la Francia per collegarli ai mercati europei.

Il ministro Blanco ha presentato lo studio tecnico a Barcellona, assieme ai rappresentanti delle regioni interessate dal progetto: Catalogna, Murcia, Comunidad Valenciana, Andalucía. Si tratta delle quattro entità autonome che saranno attraversate dal Corridoio. Sono l'ossatura economica della Spagna, di cui producono il 40% del Pil e di cui ospitano quasi la metà della popolazione. Sempre a Barcellona è stato presentato nei giorni scorsi, questa volta dalla locale Port Authority, una "Analisi del potenziale dei porti spagnoli del Mediterraneo come porta d'ingresso della Cina in Europa", che sottoli-

nea come i porti mediterranei godano di buona reputazione in Asia, soprattutto adesso che i costi del carburante cominciano a rendere meno competitivi i viaggi verso il Nord Europa, rispetto a scali nel Mediterraneo che abbiano un buona collegamento ferroviario con i mercati dell'hinterland del Vecchio Continente. La competizione fra Italia e Spagna, secondo il rapporto, pende a favore di quest'ultima, che ha pescaggi molto maggiori, superiori ai 18 metri. Ma la condizione per attirare i traffici dal Far East è appunto che si realizzi il Corridoio mediterraneo.

Quest'ultimo ha il vantaggio di non nascere nel deserto, ma di servire un'area già sviluppata, dove sorgono cinque delle dieci maggiori aree metropolitane spagnole e dove molte infrastrutture esistono già e devono solamente essere potenziate e interconnesse. Secondo lo studio tecnico presentato dal ministro Blanco, la linea ferroviaria sarà pienamente operativa nel 2020. Lo scartamento dei binari non sarà quello spagnolo, ma quello europeo, e consentirà ai treni di non rompere il carico alla frontiera francese, ma di muoversi con conti-

nuità fra le banchine spagnole e l'Europa. Un primo tratto è già stato collaudato dal porto di Barcellona e sarà pienamente operativo nel 2012. I porti lungo il Corridoio, da Algeciras, a Valencia passando per Tarragona e Barcellona, avranno il doppio scartamento per collegarsi sia alla rete ferroviaria iberica, sia a quella internazionale. Potranno viaggiare treni fino a 750 metri di lunghezza e i traffici merci saranno indipendenti da quelli passeggeri e dall'alta velocità, che pure è parte del progetto.

Il costo complessivo degli interventi da portare a termine è di 51,3 miliardi di euro. Molti sono già a uno stadio avanzato, come l'alta velocità fra Barcellona, Girona e la frontiera francese, il cui costo è di quattro miliardi di euro e entrerà a regime, come detto, nel 2012. Sempre nel 2012 l'alta velocità arriverà anche ad Alicante. Nel 2013 sarà la volta del raddoppio della linea fra Vandellos e Tarragona, un collo di bottiglia che oggi rallenta i collegamenti fra Barcellona e Valencia. Nel 2014, ancora l'alta velocità farà un passo avanti fino a Murcia. Infine, 5 miliardi saranno investiti, fra finanziamenti pubblici e privati, per l'alta velocità fra Valencia e Tarragona.

**750**

metri

La lunghezza dei treni che potranno viaggiare sulla linea ferroviaria tra Algeciras e la Francia

**40%**

del pil spagnolo

Il peso economico delle aree industriali attraversate dalla nuova ferrovia

**18**

metri

Il pescaggio medio nei porti spagnoli secondo i dati dell'Authority di Barcellona

