

# La Commissione Ue “adotta” il progetto del Baltico-adriatico

La promessa del vicepresidente Kallas ai politici in missione  
Prevista una crescita del 348% per i porti del Nordest

**di Massimo Greco**  
INVIATO A BRUXELLES

La Commissione europea farà proprio il progetto dell'Eurocorridoio Baltico-adriatico, e vigilerà sulla sua realizzazione. La promessa, ben più di un semplice *imprimatur*, viene dal vicepresidente e eurocommissario ai Trasporti, l'estone Siim Kallas, che ieri ha rassicurato i rappresentanti politici dei territori attraversati dalla direttrice dei trasporti, venuti al Parlamento Europeo di Bruxelles in cerca di alleanze territoriali e politiche. Una rete di accordi senza la quale il corridoio “strappato” dall'Italia nel corso del 2011 alla programmazione trasportistica comunitaria, non arriverà alla fase concreta.

In quest'ottica è andata in scena ieri a Bruxelles una prova d'orchestra per un'auspicabile sinfonia continentale Nord-Sud: il socialista austriaco, Jörg Leichtfried insieme al connazionale popolare Hubert Pirker, l'estone liberale Vilja Savisaar-Toomast insieme alla popolare polacca Joanna Skrzydlewska, la socialista ceca Olga Schnalova insieme alla democratica Debora Serracchiani. Esponenti politici di diverso schieramento, appartenenti ai Paesi “attraversati” dal Corrido-

io: dalle coste baltiche (gli scali di Helsinki, Tallinn, Riga, Danzica, Gdynia) ai porti nord-adriatici, toccando Polonia, Cechia, Slovacchia, Austria. La duplice “lobby” nazional-partitica è accompagnata e legittimata da due importanti “testimonial”: il vicepresidente e eurocommissario ai Trasporti, l'estone Siim

Kallas, l'influente presidente anglo-laburista della commissione trasporti dell'Europarlamento Brian Simpson.

A evidenziare lo sforzo di dialogo e di coordinamento a livello territoriale l'assessore regionale friulo-giuliano Riccardi con il collega veneto Chisso e quello emiliano Peri, a loro volta coadiuvati dal vice-governatore della Stiria Schrittwieser e dal governatore carinziano Dörfler. A rappresentare l'interesse cooperativo della portualità nordadriatica, Paolo Costa, presidente del Napa, oltre che dell'Autorità veneziana.

Il lungo elenco dei partecipanti a questo meeting di Bruxelles non ha una funzione meramente formal-celebrativa: è il primo risultato e la prima espressione pubblica di un grande lavoro di cucitura relazionale, che molto si deve alla tenacia dell'organizzatore Antonio Cancian, europarlamentare

trevigiano del PdI, professione ingegnere, l'antica matrice scudocrociata a facilitare gli intenti mediatori.

Quando in precedenza si accennava al Baltico Adriatico come eurocorridoio “strappato” dall'Italia, si intendeva che fino alla scorsa primavera questo viatico continentale, denominato PP23 si arrestava a Vienna. Una serrata opera di convincimenti, da Nord a Sud, ha permesso di prolungarne le mappe fino alla costa settentrionale italiana, utilizzando l'asse della Pontebbana: da Udine (e dal sotto utilizzato interporto di Cervignano) la rete di collegamenti rotaia-banchina a coprire Trieste, Venezia, Ravenna fino all'hinterland bolognese. La prospettiva è tanto più allettante, se si considera che gli scali dell'Alto Adriatico hanno la possibilità, nei prossimi anni, di arrivare a intermediare almeno 6 milioni di container con una crescita del 348% (questi i dati dello studio presentato ieri al Parlamento Europeo dalla società di consulenza inglese Mds Transmodal).

Un esito, il così disegnato tragitto, affatto scontato: ancora in estate insisteva un forte coinvolgimento della Slovenia, che l'ultima lista progettuale varata il 19 ottobre, invece non preve-

de. Ma la partecipazione slovena non è reclusa.

Un così ampio convergere di tanti differenti politici e territoriali è di per sé già un fatto rilevante, che adesso però deve essere declinato nella concretezza di atti e risorse. A cominciare dalla discussione in sede europarlamentare, prevista nei primi mesi del 2012: in ballo c'è una prima destinazione di quattromiliardi, 31,7 miliardi di euro, che la Ue destina all'ammodernamento delle infrastrutture continentali. Una goccia nel “mare magnum” delle esigenze legate all'articolazione di strade e ferrovie, una goccia da trasformare in un flusso finanziario di ben altre dimensioni: il “Project bond” pensato dalla Bei e dalla Ue, argomento su cui si spende con insistenza lo stesso Cancian è lo strumento col quale innovare l'approccio sia nell'ottenimento di risorse sia nel coinvolgimento della Ue nella proprietà infrastrutturale.

E il Baltico-Adriatico può essere un primo banco di prova per questo esperimento obbligatorio europeo. Poi anche questo Corridoio avrà bisogno di un coordinatore, come già hanno quello Mediterraneo e quello Berlino-Palermo: si spera con qualche potere in più.