

**RICCARDI**

«L'asse europeo nord-sud non è alternativo all'est-ovest»

**MARESCA**

«Ma è questa direttrice che si rivelerà la più forte»

Corridoio baltico, caccia ai traffici

Regione e Unicredit Logistics lanciano il super-porto di Monfalcone con finanza di progetto



Antonella Lanfrat

NOSTRO SERVIZIO

UDINE - Le istituzioni del Friuli Venezia Giulia sono ben coscienti che la battaglia per poter dire di essersi aggiudicati definitivamente il Corridoio ferroviario Baltico-Adriatico lungo la Pontebbana fino ai porti regionali e poi giù a Ravenna non è ancora vinta, perché occorrerà vigilare sull'iter in commissione e parlamento europei. Eppure, forti dell'atto di peso della Commissione europea, che il 19 ottobre ha inserito l'asse tra le 10 infrastrutture prioritarie della Ue, in regione la testa è già proiettata a come generare traffici intensi lungo quei binari.

È emerso con evidenza ieri nel corso della «lezione» all'Università di Udine sul tema «La sfida del nuovo Corridoio Baltico-Adriatico: il ruolo delle istituzioni europee e nazionali e della Regione Friuli Venezia Giulia», con la partecipazione dell'eurodeputato e membro della commissione Trasporti del Parlamento di Strasburgo, Debora Serracchiani e dell'assessore regionale alle Infrastrutture, Riccardo Ricciardi, intervenuti su iniziativa di Maurizio

Maresca, docente all'ateneo friulano e vice presidente di Unicredit Logistics.

È perciò che la Regione «ha osato» nel presentare il recente disegno di legge sulla portualità regionale, che darà norme e tempi certi per uno degli investimenti fondamentali a far decollare il Corridoio: il super porto di Monfalcone su cui Unicredit è disposto ad investire 750 milioni. Opera necessaria, eppure di per sé non sufficiente. «I porti di Trieste e Monfalcone possono essere appetibili solo con migliori servizi portuali e ferroviari», ha infatti sottolineato Ricciardi, agendo anche sui loro costi attraverso una vera liberalizzazione. Così dicendo ha confermato e raccolto l'input lanciato da Maresca: «Il Baltico-Adriatico è l'unica struttura possibile di alimentazione dell'Europa da Sud; la legge regionale è un'operazione seria; adesso bisogna spinge-

L'AFFONDO DELL'ASSESSORE

«A Roma il Friuli Vg ha subito il veto della lobby tirrenica»

re sulla politica dei trasporti e creare alleanze internazionali con i gestori dei traffici».

In questo quadro, Serracchiani ha ricordato che il fascicolo sui 10 Corridoi europei prioritari, tra cui appunto il Baltico-Adriatico, «dovrebbe essere votato dal parlamento Ue in seduta plenaria tra l'inizio e la fine dell'estate 2012», ha spiegato. Per le Ten-T l'Europa ha messo a disposizione 50 miliardi, di cui 32 da spendere tra il 2012 e il 2020 ma, ha precisato, «la Ue si attende che ogni milione di euro speso a livello europeo generi 5 milioni dagli Stati membri e 20 milioni dal privato». Occorre quindi che «ognuno faccia la sua parte, compreso il Governo italiano».

Tra le ulteriori novità, «la governance sarà finalmente europea» e per il reperimento dei fondi ci sarà «lo strumento del *project bond*». In Friuli Venezia Giulia, comunque, l'asse ferroviario («non alternativo al Corridoio mediterraneo») è «già realizzato per due terzi», ha ricordato Ricciardi, grazie alla Pontebbana, che oggi funziona solo al 25% delle sue possibilità.

© riproduzione riservata