



# Il corridoio Baltico nasce moribondo

L'Ue stanziava i fondi per l'infrastruttura mentre le ferrovie tedesche e le compagnie mondiali "occupano" Capodistria

di Renato D'Argenio

UDINE

Il corridoio Adriatico Baltico nasce moribondo. Martedì l'Ue ha dato il via libera ai quattro corridoi che dovrebbero attraversare il Paese e il Fvg, compreso il corridoio Adriatico Baltico. Uno stanziamento da 30 miliardi in 7 anni che rischia di essere inutile visto che le ferrovie tedesche si vogliono comprare il porto, le strade e le rotaie che da Capodistria corrono verso Nord. Morale: l'Adriatico Baltico rischia fortemente di essere bypassato da un corridoio parallelo made in Germania che da Capodistria raggiungerà Lubiana quindi Maribor per poi entrare in Austria e salire verso Nord.

«È una situazione molto preoccupante - spiega il professor Maurizio Maresca ordinario di diritto dell'Unione Europea all'Università di Udine -. I corridoi di traffico li decidono le imprese di trasporto e non vi è dubbio che un impegno delle ferrovie tedesche sul porto di Capodistria, presumibilmente in accordo con i principali operatori marittimi, vanificherebbe molti degli sforzi profusi per localizzare in Italia l'Adriatico Baltico, il corridoio Trieste-Danzica via Vienna, il tratto che a Klagenfurt si dovrebbe sdoppiare per proseguire da un lato verso Monaco e dall'altro appunto verso Vienna e quindi Danzica».

La Deutsche Bahn (società che gestisce le ferrovie tedesche) è infatti interessata a en-

trare in Luka Koper, società che gestisce il porto di Capodistria e a co-finanziare il raddoppio della linea ferroviaria Capodistria-Divaccia. E non finisce qui: le ferrovie tedesche sarebbero molto interessate anche alla concessione della rete autostradale della Slovenia (Dars) le Ferrovie slovene e la Lp (trasporto pubblico della capitale Lubiana). Intanto il porto di Capodistria ha bandito una gara per aumentare la profondità dei fondali da 14,50 a 17,50 metri. Un tanto per ricevere le navi di grandi dimensioni che saranno impiegate dal prossimo anno nell'ambito dell'intesa delle prime tre compagnie mondiali (Maersk, Msc e Cma) che ha dato vita al P3, una specie di patto di non belligeranza in cui la concorrenza è ridotta e sono utilizzate navi molto più capienti (ne hanno ordinate alcune da 20 mila teu).

Preoccupata anche la presidente della Regione, Debora

**DEBORA SERRACCHIANI**  
Purtroppo nel nostro Paese manca una politica dei trasporti

Serracchiani: «Una struttura come il Napa (associazione dei porti del Nord Adriatico) avrebbe bisogno di essere considerata, per l'Italia, all'interno di una strategia nazionale, d'area e di settore. Purtroppo al nostro Paese manca una seria considerazione delle politiche dei trasporti, logistiche e portuali. Mentre dovremmo dedicare attenzione proprio ai porti, che sono i nuclei sui quali l'Europa costruisce la rete dei corridoi, capita invece di trovarsi di fronte a strategie illogiche, che tessute magari dalle persone che governano i



Fondi Ue per il corridoio Baltico, ma la Germania guarda a Capodistria

porti, ma non orientate in base alla reale complementarietà degli scali. Dato che c'è un impegno dell'Ue sulla progettazione dei due corridoi che interessano la nostra regione - conclude la presidente -, dovrebbe esserci un uguale se non maggiore impegno del nostro Paese a superare i rallentamenti dovuti ai nodi ferroviari e alla manovra nei porti. E un lavoro di velocizzazione si dovrebbe fare con l'attività di dogana: se lo fanno ad Anversa potremmo provare almeno a copiare. Inoltre occorre mettere in atto questi interventi accompagnandoli con accordi veri con gli altri Stati, perché per gli accordi che non facciamo noi, c'è qualcun altro già pronto. I porti sono il nostro tesoro: i corridoi europei si costruiscono sui porti e noi facciamo il contrario».

GRIPRODUZIONE RISERVATA