

Maurizio Maresca, docente all'ateneo di Udine: ecco la via per alimentare l'Europa

I 'Corridoi' strategici per il Mediterraneo



Il prof. Maurizio Maresca, docente di Diritto europeo all'Università di Udine

Il Mediterraneo potrà avere un futuro commerciale o sarà destinato ad essere solo luogo di vacanza quando non di mera mediazione sociale, alle prese con quanti sbarcano sulle sue coste in cerca di migliori condizioni di vita?

Per l'Italia la risposta sta tutta nella sua capacità di intendere i 'Corridoi europei', ovvero i grandi assi viari transnazionali, come opportunità strategiche per far fare un salto di qualità al suo sistema portuale affinché possa proporsi sullo scenario internazionale come il canale che allimen-

ta l'Europa da Sud. Ne è convinto il prof. Maurizio Maresca, docente di Diritto europeo all'Università di Udine, che evidenzia come in quest'ottica il Corridolo 24 (Genova-Rotterdam) e il Corridolo 5 (Lisbona-Kiev) offrano un'opportunità straordinaria, soprattutto se visti nella loro dimensione verticale, prima che orizzontale (e ciò vale in particolare per il Corridolo 5).

Solo cioè se porti come Trieste e Genova potranno avere una efficiente rete ferroviaria di alimentazione potranno pensare di crescere in maniera significativa. Viceversa, il Mediterraneo commerciale rischierà di scomparire.

A dirlo non sono fosche previsioni teoriche - sottolinea il docente - ma gli attuali numeri della portualità europea e la proiezione a breve termine. Se tutto rimarrà come ora, ha analizzato l'associazione internazionale degli armatori, nel 2015 i grandi porti del Nord, e cioè Rotterdam, Amburgo, Anversa e Brema, movimenteranno circa 110 milioni di Teu. Quelli italiani non andranno oltre i 6 milioni e quelli spagnoli arriveranno a 9 milioni. Le proporzioni sono evidenti. Eschiaccianti.

Se a ciò si aggiunge che si stanno progettando navi mercantili destinate a trasportare fino a 12 mila Teu, che avranno necessità di fondali molto profondi e di porti capaci di essere snodi efficienti per lo smistamento delle merci verso la terra ferma, risultano ancora più evidenti i rischi che si stanno correndo. Il punto è - spiega Maresca - che i porti non possono essere più intesi come luoghi di carico e scarico merci, ma come punti in cui si cambia la modalità di trasporto, con assoluta preminenza per quella ferroviaria.

Solo essa, infatti, può garantire le lunghe distanze, quelle per raggiungere il Centro

e Nord Europa, a fronte del trasporto su gomma che non può essere efficacemente pensato se non per servire un'area a 100-150 chilometri di distanza.

Va da sé che porti come quello di Genova e Trieste (quest'ultimo pensato anche in cordata con quelli di Capodistria e di Fiume) debbano innanzitutto poter contare su valide infrastrutture ferroviarie. Esse, oggi, diventano la premessa fondamentale per poi approcciare anche i microproblemi interni ad ogni area.

Per Trieste quindi - evidenzia quindi il prof. Maresca - urge realizzare quella tratta del Corridolo 5 che va dal capoluogo giuliano a Ronchi dei Legionari. È l'asse che consentirebbe al porto di collegarsi con la ferrovia Pontebbana che, inaugurata nel 2001, è cronicamente sottoutilizzata.

Esso rappresenterebbe la via competitiva per raggiungere la Baviera e da qui il resto del Nord.

È così che si sosterebbe un sistema portuale integrato tra Trieste e Capodistria, per esempio, dando prospettive alle strutture che si stanno realizzando in entrambi: a Trieste la piattaforma logistica (che si affianca al molo 7* e al terminal container), a Capodistria il nuovo molo III.

Per Genova, invece, fondamentale sarebbe la realizzazione del '3° valico', ovvero di quel tratto del Corridolo 24 (un tunnel di 30 chilometri) che consentirebbe al porto di essere connesso con la direttrice per Rotterdam. Su queste soluzioni fondamentali, però, grava l'assoluta mancanza di fondi statali per la loro realizzazione.

Ed è a questo punto che si innescano le due questioni su cui i più avveduti stanno ragionando da tempo, spesso però inascoltati: trovare altri canali di finanziamento (il project financing in primis) e attuare il

federalismo infrastrutturale, che permetterebbe ai territori locali di avere più poteri decisionali e di iniziativa. Guarda caso - osserva Maresca - le uniche regioni che sono pronte ad affrontare questa sfida sono il Friuli Venezia Giulia ed Est e la Liguria ad Ovest, dove Trieste e Genova invocano la libertà di crescere.

Se per il federalismo occorrerebbe innanzitutto una forte volontà politica che ancora a livello centrale è lungi dal profilarsi, sugli operatori interessati al project financing potrebbe pesare il fatto che in ballo ci sono opere i cui costi difficilmente si ripagano, se non immaginando di applicare tariffe elevate che le renderebbero non competitive.

L'Unione europea però - fa sapere Maresca - ha già messo a punto una valida via d'uscita, con la direttiva Eurovignetta, che prevede di finanziare la costruzione delle ferrovie con i pedaggi degli assi autostradali paralleli. Una soluzione che, guardando l'esistente, in Italia sarebbe applicabile sia a Nordest sia a Nordovest.

E gli Uffici europei sono già pronti ed attrezzati per dare agli Stati interessati tutti i supporti necessari ad avviare simili operazioni.

È per questo che, da giurista, il prof. Maresca sostiene che oggi ci sono tutte le premesse affinché il sistema portuale italiano compia il salto di qualità necessario.

Senza contare - aggiunge - che, se l'Italia non dovesse realizzare i Corridoi europei verrebbe meno ad un obbligo comunitario e sarebbe dunque inadempiente.

Da osservatore attento e a fronte di queste premesse, però, il prof. Maresca non può non rilevare un generale disinteresse politico, che si trascina da tempo e che non dà corso alle opportune azioni di governo.