

I traffici da Ovest verso Oriente nel quadro comunitario a 25 Paesi potrebbe essere "scippato" dall'asse Parigi-Strasburgo-Stoccarda-Vienna che passa a Nord delle Alpi

Corridoio 5, l'Italia in ritardo nella corsa a Est

Scontro alla Camera tra Illy e il sottosegretario Baccini sulle mancate realizzazioni infrastrutturali

TRIESTE Tagliati fuori dalla nuova Europa. I ritardi fin qui accumulati nella realizzazione dell'asse multimodale Lione-Torino-Venezia (Trans european network-Ten) e poi nel suo prolungamento verso Trieste-Lubiana-Budapest-Kiev (Corridoio 5) pongono il Nord del Paese, il Nordest e il Friuli Venezia Giulia in particolare fuori dal gioco dei grandi traffici da e soprattutto verso otto Paesi che nel maggio del 2004 diventeranno a tutti gli effetti Stati membri dell'Unione europea. Mentre a Nord delle Alpi l'asse Stoccarda-Monaco-Vienna-Budapest sarà operativo già nel 2006, con la Francia che sta realizzando la linea di alta velocità Lione-Strasburgo (mentre denuncia gravi ritardi la Lione-Torino), concretizzando di fatto l'aggiramento della pianura Padana nello sviluppo della direttrice europea Ovest-Est.

Timori che sono stati espressi dal deputato triestino Riccardo Illy in un'interrogazione al ministro degli Esteri Franco Frattini. E ieri la Farnesina ha risposto nel corso del «question time» alla Camera. Per il governo è stato il sottosegretario agli Esteri Mario Baccini a illustrare la posizione dell'Italia a livello comunitario relativamente alla realizzazione del Corridoio 5 e del Corridoio 8 (Bari-

Durazzo-Sofia-Varna). Egli ha confermato l'impegno per «sostenere l'inserimento nelle conclusioni del Consiglio europeo di Copenaghen (che si svolgerà oggi e domani ndr.) di un riferimento alla necessità di mantenere lo schema esistente dei corridoi Ten, in difesa del Corridoio 5 e 8». Baccini ha poi preannunciato una politica di pressione nei riguardi degli altri Paesi interessati dal tracciato del Corridoio 5 «affinché assegnino priorità nei rispettivi piani nazionali allo sviluppo dei progetti» inerenti all'asse infrastrutturale in

spiegato Baccini - faciliterà l'afflusso di finanziamenti europei a fondo perduto». Senza dimenticare il coinvolgimento del «settore privato con la formula del "project financing"». Altre pressioni, ha concluso Baccini, saranno effettuate nel quadro del Patto di stabilità, dell'Iniziativa centroeuropea e adriatico-ionica.

Ma Illy non è soddisfatto. «Sul piano politico è aria fritta», sbotta al termine dell'intervento del sottosegretario, «il governo non ha la percezione adeguata del rischio di isolamento infrastrutturale che il Paese

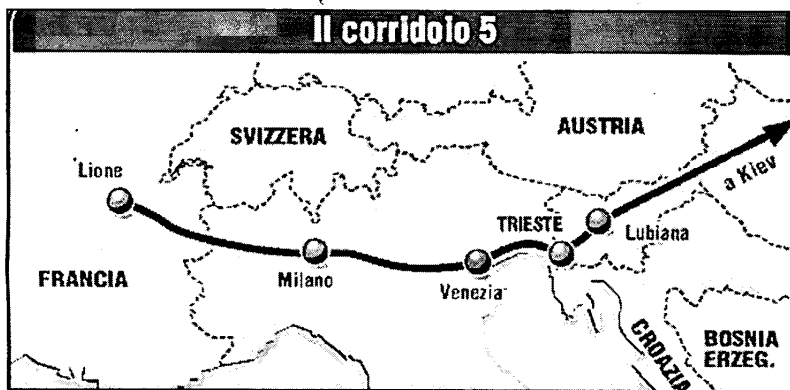
però nel duplice imbuto di Villaco vuoi verso Vienna, vuoi verso Salisburgo». Per Illy in Italia non c'è la necessaria sensibilità al problema e questo nonostante i forti appelli a favore del Corridoio 5 lanciati dal presidente di Assindustria Antonio d'Amato e dal capo dello Stato, Carlo Azeglio Ciampi. A Est di Trieste poi la situazione si fa più nebulosa che mai. «La Slovenia - precisa l'ex sindaco del capoluogo giuliano - ha privilegiato il collegamento Maribor-Graz al Maribor-Budapest, mentre l'Ungheria ha dato precedenza alla

Budapest-confine ucraino piuttosto che al tracciato che dalla capitale magiara va verso il confine sloveno».

Entro il 2010 gli scambi tra l'Est europeo e l'Italia raddoppieranno, ma, paradossalmente, i principali flussi di transito rischiano di imboccare la rotta Ovest-Est a Nord delle Alpi con una grave penalizzazione

anche del sistema portuale italiano con gli scali di Trieste, ma anche di Genova se la Transpadana non decolla, che rischiano pesanti contraccolpi in termine di quantità di merce movimentata. «La Spagna sta realizzando la Barcellona-Lione - conclude Illy - da lì le basterà collegarsi alla Lione-Strasburgo e poi via a Est da Stoccarda a Vienna». Trarre le tristi conclusioni è fin troppo facile.

Mauro Manzin



questione.

A livello finanziario l'Italia, ha aggiunto il sottosegretario, agirà con la Banca europea per gli investimenti e la Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo per ottenere i crediti necessari alla realizzazione delle opere. «Il formale riconoscimento (niente affatto scontato però ndr.) da parte dell'Ue del carattere prioritario del Corridoio 5 - ha

sta correndo». La Lione-Torino è praticamente ferma, «al Brennero ci sono ogni giorno 100 tracce ferroviarie libere sul versante italiano - spiega Illy - che si bloccano contro il collo di bottiglia di Innsbruck dove la quadruplicazione della linea ferroviaria sarà pronta solo nel 2007. Lo stesso dicasi per Pontebba: qui le tracce libere sono addirittura 150 in Italia strozzate