

La Ue "cancella" i porti di Trieste e Venezia

Spariti dalle mappe consegnate in commissione Trasporti. Allarme di Serracchiani

di ROBERTA GIANI

TRIESTE L'Unione europea "cancella" i porti di Trieste e Venezia: non se ne trova traccia sulle cartine che fotografano le reti portuali più importanti del Vecchio Continente e che vengono consegnate in commissione Trasporti. Guardare, per credere: su quelle cartine dove Gioia Tauro, Taranto, Genova e La Spezia fanno bella mostra di sé, accanto ai colossi come Rotterdam e Amburgo o agli "emergenti" come Costanza, l'Alto Adriatico non c'è. Non esiste proprio.

Una grave dimenticanza? O, peggio, una scelta strategica? Debora Serracchiani e Antonio Canciani, i due eurodeputati del Nordest che siedono proprio in commissione Trasporti, scoprono il «bucio nero». Si allarmano. E, facendo gioco di squadra sebbene l'una appartenga al Pd e l'altro al Pdl, interrogano Bruxelles, chiedendo spiegazioni e caldeggiando il "reinserimento" di Trieste e Venezia. «Stiamo aspettando la risposta scritta. Quella orale, purtroppo, non ci ha rassicurati» sintetizza la Serracchiani.

L'antefatto si consuma pochi giorni fa: la commissione Trasporti, il 2 dicembre, si vede illustrare uno studio fresco di stampa sull'evoluzione dei porti marittimi dell'Unione europea. Con un centinaio di pagine fitte fitte, ricche di numeri e cartine realizzate dalla Buck Consultants International in nome e per conto della direzione generale ai Trasporti, quello studio ha uno scopo dichiarato: descrivere lo sviluppo della rete portuale europea, misurandone la crescita e le potenzialità sul mercato mondiale del commercio marittimo, e soprattutto fornire un pacchetto di "raccomandazioni" e "suggerimenti" al Parlamento europeo. Non uno studio qualsiasi, insomma, ma un documento "pesante" in grado di orientare le future scelte politiche.

E così, ricordando che i porti europei accolgono annualmente 350 milioni di passeggeri e 3,5 miliardi di tonnellate di merci, lo studio indica innanzitutto i 45 scali principali: Rotterdam, Anversa, Amburgo, Marsiglia e Amsterdam occupano agevolmente la "top fi-

ve" ma Trieste e Venezia comunque ci sono, l'una a metà classifica, l'altra ai piani più bassi. Subito dopo, però, iniziano le note preoccupanti: lo studio evidenzia come la fase di «regionalizzazione» dei porti, iniziata negli anni Novanta, ha fatto emergere quattro tipologie di porti, a partire da quelli principali come Rotterdam. Trieste si trova al terzo gradino, quello dei porti secondari, mentre Taranto, Gioia Tauro e Cagliari conquistano il secondo, quello dei "transhipment ports". Non è finita: lo studio sottolinea come alcuni porti secondari abbiano le potenzialità di crescere ma cita Costanza, non certo Trieste. E nemmeno Venezia.

Le note più allarmanti, però, arrivano a mezzo cartine: quella sul sistema di "hub e spoke" che contraddistingue la portualità europea va da Algeiras a Costanza, da Gioia Tauro a Amburgo, ma non contiene l'Alto Adriatico. E nemmeno la cartina successiva, quella sull'espansione delle regioni portuali nei rispettivi hinterland, cita Trieste e Venezia.

«L'assenza ci è saltata subito all'occhio. E ci ha

spaventato» racconta Serracchiani. Pertanto, a stretto giro di posta, gli eurodeputati del Nordest avanzano i propri dubbi e le proprie obiezioni: il veneto Canciani chiede e ottiene una risposta orale. Ma non si rasserena, nemmeno un po': gli estensori dello studio si limitano a riconoscere la valenza dell'Alto Adriatico e, ciliagina sulla torta, si preoccupano di citare espressamente solo il porto di Capodistria «importante per le merci austriache».

Serracchiani, a quel punto, prende carta e penna. E deposita, in tutta fretta, un'interrogazione prioritaria in cui denuncia l'esclusione di Trieste e Venezia, chiedendo contestualmente alla commissione di inserire i due porti «fantasma» e ricordando che servono l'area dell'Europa centro-orientale e sono fondamentali in chiave di sviluppo del Corridoio Adriatico-Baltico. La risposta scritta, ufficiale, non è ancora arrivata: «La stiamo aspettando. Subito dopo, se non otterremo garanzie sufficienti, sensibilizzeremo le Regioni e il governo». Ma il campanello d'allarme, quello, è già suonato.