

L'italiano

«Linea indispensabile porta ai nuovi mercati»

DAL CORRISPONDENTE DA BRUXELLES

È successo un fatto eclatante», constata Paolo Costa, numero uno dell'Autorità portuale veneziana dopo essere stato ministro dei Lavori pubblici con Prodi e guida della commissione Trasporti del parlamento Ue.

Quale, presidente?

«Proprio nel giorno in cui è scoppiato il confronto più teso in Val di Susa, la Commissione Ue ha presentato - in allegato alle prospettive di bilancio 2014-20 - l'elenco dei dieci progetti di reti a cui tiene di più e ci ha messo dentro la Torino-Lione. Anche se siamo ancora quasi al punto di partenza. Per risposta è scoppiata la rivolta, coi lacrimogeni e tutto il resto...»

Che conclusione ne trae?

«Il motivo principale è il generale ritardo culturale italiano, a prescindere dalla protesta. Ancora prima che l'Europa cominciasse a parlare di Ten-T, abbiamo impostato la Tav, pensandola a "T", da Torino a Venezia, e da Napoli a Milano. Il senso era integrare l'Italia. Quando sono partiti i progetti europei, abbiamo offerto il nostro e Bruxelles l'ha accettato. Col tempo ci si è saliti dall'ottica nazionale a quella continentale. La sintonia è stata debole. Non siamo arrivati neanche in laguna con la Tav e, intanto, le esigenze sono cambiate».

In che senso?

«Oggi non dobbiamo studiare più come si approda in Europa, ma come si raggiunge la Cina. E' chiaro che l'Ue deve porre le condizioni per diventare un attore di rilievo sul palcoscenico mondia-

le: servono le strade e binari, ma anche porti e aeroporti. Non c'è crescita se non si capisce che l'Asia non è solo un luogo dove si produce a basso costo, bensì un mercato».

Pensa al porto di Venezia...

«E' dimostrato che passare attraverso l'Adriatico è il modo migliore per portare le merci da Suez a Berlino o Parigi. Detto questo, anche noi abbiamo interesse a che la Torino-Lione possa funzionare. Servono mercati e quello ispano-francese è cruciale».

Però siamo fermi agli scontri.

«Siamo prigionieri dalla mancata soluzione del problema. Dovevamo decidere negli anni 90. Stiamo svolgendo il tema del primo giorno quando siamo alla prova finale».

E adesso?

«E' l'occasione per la riflessione finale sul cosa fare, per capire che occorre collegarsi all'Europa e al resto del mondo. La ferrovia della Val di Susa non è solo della Val di Susa. E' dell'Italia e dell'Europa. Chi la subisce ha diritto di essere compensato per i benefici che porta ad una comunità più ampia. A questo bisogna pensare».

Che succede se salta?

«Le merci spagnole passeranno da Ventimiglia, quelle francesi da Strasburgo. Torino sarà tagliata fuori. L'Europa guarda al medio periodo, deve programmare un bilancio settennale. Sembra una fuga in avanti. Non lo è».

Scommetta. Si farà a no, questo traforo nelle Alpi?

«S'ha da fare. Quindi si farà. Non si può tornare indietro, è un problema di credibilità del paese. E non solo».

[M. ZAT.]



Porto di Venezia
Il presidente Paolo Costa