

[Elenco Titoli](#)[Stampa questo articolo](#)**VENERDÌ, 30 SETTEMBRE 2011***Pagina VI - Firenze*

## **Il maxi corridoio di Rossi**

***Proposta all'Europa: Balcani-Spagna, passando dalla Toscana******Il trasporto merci***

Il governatore a Praga illustra il progetto. In tre si fanno avanti per la Due Mari

**ILARIA CIUTI**

Dai Balcani alla Spagna passando per la Toscana e allungandosi fino all'Africa. Un filo tra l'Europa dell'Est e quella dell'Ovest, un baricentro del Mediterraneo. Un «corridoio» fatto di treni, autostrade, navi che attraversano il continente e trovano il perno nell'«Italia di mezzo». Ovvero in quella collaborazione Toscana - Umbria - Marche su cui punta il presidente della Toscana, Enrico Rossi, che già aveva anticipato l'idea del corridoio est-ovest per gli scambi commerciali attraverso l'Europa durante un forum con Repubblica la scorsa primavera. Era un'idea. Ora è una realtà su cui si sta lavorando. E che Rossi ha presentato ieri per la prima volta all'Europa, a Aarhus, in Danimarca dove si teneva l'assemblea della Conferenza delle Regioni europee marittime, del cui ufficio politico il presidente toscano fa parte.

L'idea del nuovo corridoio per merci e scambi che unisca l'Europa, e poi questa all'Africa del nord dove si stanno aprendo nuove possibilità, nasce da una constatazione. Per ora i commerci Est - Ovest passano da Udine, Trieste, Venezia fino a Torino, dal famoso corridoio 5 che però è ormai congestionato a causa della costante crescita delle merci in viaggio. Così Rossi propone un rinforzo, un'altra via tra Romania, la Croazia, i Balcani fino al mar Nero e Fano. Da lì, al porto di Ancona o, attraverso la Tirrenica, verso quelli di Piombino e Livorno. E, poi, ancora avanti attraverso il mare fino alla Spagna. In seguito anche l'Africa, possibilmente. Si tratta di fare o completare strade, di potenziare i collegamenti ferroviari e i porti, di connettere porti e ferrovie. In un progetto che vede la Toscana al centro e che, usando al contrario del corridoio 5, anche le autostrade del mare punta ad abbattere inquinamento e anidride carbonica. Oltre che a incrementare lo sviluppo economico e rimettere l'Italia al centro del Mediterraneo.

Scopi del corridoio, assicurare l'accesso alle aree periferiche, estendere i collegamenti ai Balcani e ai nuovi paesi che entreranno nella Ue dal 2013, sviluppare porti e autostrade del mare, rafforzare l'unità tra le diverse facce del Mediterraneo e dell'Europa Est e Ovest, alleggerire i corridoi esistenti oberati di traffico e di Co2. E' un progetto ambizioso che renderebbe più veloci gli scambi commerciali in crescita continua: del 15% l'anno quelli tra Est e Ovest dell'Europa e del 9% gli altri, tra Italia e Europa dell'Est. Un'impresa fattibile, secondo Rossi. «La forza della Toscana in questi scambi - spiega dalla Danimarca - sta nell'aver reintrodotta il porto di Livorno tra i principali accessi all'Europa». Una posizione centrale che può fare da battistrada in Europa. «Dopo gli incontri di oggi (ieri, ndr) con il presidente della Murcia, con la Catalogna e Valencia stiamo avviando un lavoro importante per introdurre il corridoio nella programmazione europea», continua Rossi che aggiunge come «già la realizzazione della Due Mari, Grosseto-Fano, costituirebbe un'opera utile e strategica», un tassello del lungo corridoio. Rossi ne ha parlato sempre ieri con Matteoli: «molto dipenderà dall'atteggiamento del governo», dice. Ma già si rallegra che tre imprese, Strabagh, Cmc e Astaldi, si siano dichiarate disponibili a costruire l'opera in project financing.

Quanto al corridoio, Rossi vuole lavorarci insieme a Umbria e Marche, ai porti di Barcellona, Valencia e Algeciras, alla macro regione adriatica, ovvero Croazia, Bosnia-Erzegovina, Serbia, fino ai porti di Costanza e Burgas nel Mar Nero, in Romania e Bulgaria. Ma anche insieme alle associazioni economiche e alle banche. Un lavoro condiviso per arrivare a presentare entro il 2013 a Bruxelles un progetto comune che attiri una quota dei fondi europei che sono in programmazione per il periodo 2014-2020. E che allo stato attuale prevedono 32 miliardi per potenziare le reti di trasporto attraverso l'Europa.