

La Croazia in recessione anche nella Ue

A un anno dall'adesione la situazione economica resta precaria: nel 2013 il Pil è sceso dell'1% e nel 2014 calerà dello 0,6%

di **Stefano Giantin**

► BELGRADO

Un anno dopo tutto, o quasi, sembra rimasto identico a prima. Un anno, quello dall'adesione della Croazia all'Ue, che poco ha cambiato nei destini di Zagabria. Almeno per ora, anche se è già tempo di bilanci. Lo confermano, come sempre, i numeri. Croazia che rimane l'unico Paese Ue a galleggiare in una recessione iniziata sei anni fa, durante la quale si sono persi 12 punti di Pil che, dopo il -1,9% del 2012, è stato negativo anche l'anno dopo (-1%) e rimarrà tale anche quest'anno. La Commissione europea lo dà al -0,6%.

La ripresa? Arriverà, anche se moltissimo dipende dalla capacità di assorbimento dei fondi europei, nel 2015. Nel frattempo preoccupano, al solito, i dati sulla disoccupazione, in leggero calo ma pur sempre sopra il 16%, al terzo posto nella classifica negativa europea dopo Grecia e Spagna. Quella giovanile? Ancor peggio, al 48,7%. E non stupisce che 400 medici abbiano fatto domanda di lavoro all'estero. Segni negativi che riflettono la mancanza di un «modello di crescita», parola della

Commissione. Segni meno che però hanno anche altre cause. L'uscita dal Cefta, l'inerzia nelle riforme, il giudizio di Moody's. Ma l'orizzonte non è tutto nero. Varie Pmi con un occhio attento stanno già beneficiando dell'accesso libero al mercato Ue, come anche una parte limitata del settore agricolo, e l'indice della produzione cresce da cinque mesi. Su tutto, la speranza - del governo - di trasformare l'Adriatico in una miniera di de-

naro grazie a gas e petrolio. Governo, spiega il politologo Davor Gjenero, partito però col piede sbagliato, «non avendo compreso alcuni elementi fondamentali della partecipazione all'Ue». Lo confermerebbe il caso Perkovic e il tentativo di non tradurlo in Germania.

Ora la situazione si ripete, con le pericolose «relazioni con la Russia» e Gazprom, «due problemi basati sullo stessa mancanza di comprensione della po-

litica europea comune». L'Ue ha prodotto però anche effetti assai positivi, sottraendo «sovranità» a Zagabria, che così ha iniziato ad affrontare la questione fondamentale del deficit pubblico fuori controllo, ricorda poi il politologo. Ma anche in questo caso sono servite le pressioni della Commissione. Pressioni che non sono arrivate, ma il governo si è mosso da solo, con forza, in altre occasioni, come il risorgere «dell'intolleranza, na-

scosta sotto il tappeto durante il processo d'adesione» e poi «emersa in certe frange della società in relazione a diritti civili», referendum anti-matrimoni gay, o «minoranze», questione del cirillico, riflette invece James Ker-Lindsay, senior research fellow alla London School of Economics. Ker-Lindsay che ricorda poi l'impressione principale che dà ancora la Croazia, quella di un Paese entrato «senza entusiasmo, con livelli di sup-

porto all'Ue più bassi in Croazia che nel Regno Unito».

Carenza d'entusiasmo ancora forte, che deriva forse dalla crisi politica ed economica dell'Ue, ma anche dallo stallo in Croazia dove, gli fa eco l'intellettuale Zarko Puhovski, «tutti i parametri più importanti sono peggiori oggi di un anno fa, l'economia, le relazioni tra maggioranza, minoranze etniche» e comunità LGBT. «Non dobbiamo dare la colpa all'Ue per questo», chiosa Puhovski, ma «il fatto è che siamo entrati nell'Ue nel momento sbagliato. E che l'Ue è stata intesa prima come un super ego, mentre dopo l'adesione personaggi della destra estrema si sono sentiti liberi di agire», considera il filosofo, confermando le impressioni di Ker-Lindsay. Ma le cose miglioreranno? «Sì, perché non possono andare peggio. La vera domanda è però un'altra: l'Ue può influenzare positivamente le cose», o Zagabria riuscirà a fare da sola? La risposta, univoca. Tutto dipende se «l'Ue avrà voglia di aiutare». E se la Croazia «accetterà una mano dall'esterno», dalla comunità che l'ha abbracciata nel 2013.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

di **Giovanni Vale**

► ZAGABRIA

Siniša Hajdaš Dončić è uno dei ministri più giovani del governo croato.

Originario della regione di Zagabria ed ex-studente di Economia nella capitale croata, Dončić, 40 anni, è oggi alla guida del ministero agli Affari marittimi, ai Trasporti e alle Infrastrutture. Un posto chiave in un paese che ha in cantiere importanti privatizzazioni e onerosi ampliamenti delle sue infrastrutture.

La Croazia sta per assegnare ai privati le ultime tratte dell'autostrada pubblica. Quando sarà completata la privatizzazione?

Non si tratta di una vera e propria privatizzazione, ma piuttosto di una concessione che va da 30 a 50 anni. Il bando che il governo ha pubblicato riguarda circa 1200 km di autostrade pubbliche e scadrà a fine 2014. Una volta noti i vincitori, il processo dovrebbe concludersi entro la fine del prossimo anno. Ci aspettiamo un guadagno di circa 3 miliardi di euro, che serviranno sostanzialmente a pagare i prestiti sottoscritti per la costruzione delle autostrade.

Quali sono i requisiti che il governo esige dai futuri concessionari?

Sceghieremo i vincitori sulla base della loro capacità ad assicurare la manutenzione e la sicurezza delle autostrade. Ma terremo anche in considerazione le loro competenze nella costruzione di nuove tratte. Anche il non-aumento delle tariffe è tra i criteri che abbiamo imposto.

Un altro bando che scadrà quest'anno è quello per l'ampliamento del porto di Fiume. Di cosa si tratta?

Il bando che abbiamo pubblicato prevede la costruzione di un nuovo molo sulla Zagrebka Obala. Oggi, Fiume è il più grande porto croato, con un trasporto di circa 130.000 container l'anno. Con l'ampliamento, la capacità totale



Un'immagine simbolo dell'ingresso nell'Ue di Zagabria con sulle spalle di due ragazzine la bandiera europea e quella croata

«A Fiume faremo un porto da un milione di container»

Il ministro dei Trasporti Dončić: «La rete ferroviaria sarà ammodernata tra Zagabria, Budapest e lo scalo quarnerino grazie al cofinanziamento dell'Ue»

LE PARTITE

«La concessioni ai privati delle autostrade ci farà guadagnare circa 3 miliardi di euro»



Tra le partite più delicate analizzate dal ministro Siniša Hajdaš Dončić quello delle autostrade. Il bando riguarda una rete viaria di circa 1200 km e scadrà alla fine del 2014



Il porto di Fiume: il governo croato intende costruire un nuovo molo sulla Zagrebka Obala. Oggi lo scalo adriatico movimentava 130 mila container ma l'obiettivo è di arrivare nel 2018 a un milione



Collegamenti ferroviari italo-croati: Zagabria spera che la completa liberalizzazione del mercato europeo in materia di trasporto su rotaia consenta di migliorare la situazione



Traghetti da/per Trieste: come per i treni, è un problema di convenienza economica, che dipende dalle compagnie private. Perché da Venezia, Ancona, Bari le linee esistono

crecerà di altri 200.000 container.

Che cosa prevede il governo di Zagabria per il futuro del porto di Fiume?

Ci aspettiamo che nel 2017-2018, la capacità del porto arrivi a un milione di container. Inoltre, la strada che collega Fiume a Zagabria e poi a Budapest fa parte del così det-

to Corridoio 5. Per cui, con il cofinanziamento europeo, realizzeremo dei lavori di ampliamento della rete ferroviaria lungo questo asse.

La Croazia e l'Italia sono geograficamente molto vicine, ma tra i due Paesi non esiste un collegamento ferroviario diretto. Per andare da Venezia a Zagabria, la via più ra-

vida passa paradossalmente per l'Austria. Come mai?

Purtroppo è vero. Mi ricordo che quando ero studente, fine anni Novanta, c'era un treno diretto che collegava Zagabria a Venezia, ma ora non c'è più. Probabilmente, il motivo è che la linea non è economicamente conveniente per le compagnie ferroviarie che

la percorrono e non essendo una tratta interna alla Croazia, il governo non può intervenire. La legislazione europea è chiara al riguardo. Posso solo sperare che la situazione cambi con la completa liberalizzazione del mercato ferroviario europeo, appena sarà approvata a Bruxelles.

La situazione è più o meno

la stessa per quando riguarda i traghetti: da Trieste, non c'è modo di raggiungere le isole dalmate...

Anche qui, si tratta di un problema di profitto. So che ci sono traghetti sulle linee Ancona-Spalato, Ancona-Zara, Bari-Ragusa, o ancora Venezia-Pola... Ma l'apertura di nuove linee dipende dalle compagnie private. I collegamenti marittimi internazionali sono già stati liberalizzati e quelli nazionali lo saranno nel 2017.

In questi giorni è iniziata la Presidenza italiana dell'Ue. Qual è il suo messaggio per il governo di Roma?

La Croazia ha un'ottima collaborazione con l'Italia e in materia di trasporti abbiamo le stesse priorità. Posso solo auspicare che la Presidenza italiana continui su quanto annunciato e che spinga per una rapida liberalizzazione del mercato ferroviario europeo.

A proposito di Europa e di collegamenti, l'Ue dovrebbe finanziare anche la costruzione del ponte di Peljesac, che permetterà di raggiungere Ragusa senza dover passare attraverso la Bosnia-Erzegovina. A che punto è questo progetto?

Per il momento stiamo ancora completando lo studio di fattibilità, che dovrebbe essere pronto a fine 2014. Abbiamo valutato tutte le diverse opzioni (tunnel, traghetti, ecc.) e abbiamo scelto il ponte. Ma prima di realizzarlo vogliamo essere sicuri che la Commissione europea sia disposta a finanziarlo al 75%, perché noi, non abbiamo i fondi.

La Bosnia-Erzegovina è d'accordo perché un ponte sia costruito davanti al suo unico sbocco al mare?

La Bosnia-Erzegovina non è certo nella posizione di dirci cosa dobbiamo fare. Basta guardare la carta: per andare in Europa, la Bosnia deve passare attraverso le autostrade croate...

© RIPRODUZIONE RISERVATA