

Sì a Napoli-Sicilia-Malta ma via ai cantieri nel 2014 per non perdere i fondi

Le infrastrutture saranno finanziate con gli eurobond

OGGI L'ANNUNCIO. Fatta la lista preliminare dei Corridoi europei

I CORRIDOI

Le reti di trasporto trans-europee (in acronimo TEN-T, dall'inglese Trans-European Networks-Transport) sono state delineate dall'Unione europea negli anni ottanta. E la prima tratta individuata fu proprio il Corridoio 1 Berlino-Palermo. Le reti sono stradali, ferroviarie, fluviali e marittime (le cosiddette «autostrade del mare»)

TONY ZERMO

Oggi in tutte le capitali degli Stati dell'Unione europea i ministri delle Infrastrutture terranno una conferenza per illustrare il piano preliminare delle reti di trasporto della Grande Europa. In Italia le conferenze saranno addirittura due, una a Roma tenuta dal ministro Altero Matteoli, e l'altra a Milano con il viceministro Roberto Castelli. Abbiamo detto che è un progetto preliminare perché dovrà poi essere condiviso dal Consiglio dei ministri dei Paesi dell'Ue e dal Parlamento europeo, ma c'è già l'accordo di massima. L'aver mantenuto il Corridoio fino in Calabria e Sicilia, con destinazione finale Malta è stato un indubbio successo dell'eccellente lavoro di squadra dell'équipe della Regione a Bruxelles guidata da Francesco Attaguile, insieme all'azione dei nostri eurodeputati, e non è stato facile convincere il commissario europeo Kallas che voleva azzoppare il Corridoio tagliandolo a Napoli e deviandolo su Bari, da dove poi avrebbe dovuto collegarsi via traghetto con Malta. L'alta capacità ferroviaria Napoli-Bari si farà e sarà annunciata oggi, ma da Napoli il Corridoio si biforcherà scendendo in Calabria e Sicilia. Entrambi i due rami del Corridoio saranno «core», cioè prioritari.

VINCOLO TEMPORALE - Ci sono alcune novità importanti che probabilmente saranno annunciate oggi durante la conferenza. La prima riguarda un vincolo temporale: se quando saranno accreditati i finanziamenti europei (il 10% degli investimenti) non saranno aperti

entro un anno i cantieri si perderanno i cofinanziamenti e il «marchio europeo». Non allarmatevi perché stiamo parlando del programma 2014-2020, quindi al massimo i cantieri dovranno essere aperti entro l'anno 2014, e siccome siamo a ottobre 2011 ne consegue che ci sono oltre due anni di tempo per prepararsi.

Direte: ma se le Ferrovie non hanno ancora un progetto definito per l'alta capacità ferroviaria da Battipaglia a Messina, e se per il sistema ferroviario siciliano siamo ancora al progetto di fattibilità come sarà possibile aprire i cantieri nel 2014? E qui entra in campo la responsabilità del governo nazionale, e più precisamente del nostro ministero delle Infrastrutture, che dovranno sollecitare le Ferrovie a sbrigarsi nel preparare i progetti cantierabili, senza i quali niente cofinanziamenti europei e niente alta capacità ferroviaria in Calabria e in Sicilia che poi è la «sostanza» del Corridoio 1 che dovrà passare sul Ponte di Messina e arrivare fino a Palermo via Catania.

DESTINAZIONE MALTA - Non bisogna dimenticare che questo Corridoio 1 è Helsinki-Malta e che è stata la stessa Malta, con il suo ministro Augustin Gatt, ad appoggiare la richiesta siciliana al posto dell'ipotetico collegamento da Bari con i traghetti. Malta vuole che siano rafforzati i legami con la Sicilia, attualmente praticati dalla società

maltese Virtu Ferries con i catamarani da Pozzallo e da Catania. L'ovvia conseguenza è che bisognerà progettare anche l'alta capacità ferroviaria che passi fin giù, oltre che da Catania, anche da Augusta e Pozzallo, i due porti più vicini all'Isola dei Cavalieri.

LA QUESTIONE CINA - Il fatto che l'Unione europea abbia dato legittimazione e fondi per la Sicilia (tranne che per il Ponte perché l'Ue ha detto: volete la Napoli-Bari e la Napoli-Palermo-Malta, non possiamo finanziare anche l'attraversamento stabile dello Stretto) aumenta anche per i cinesi l'appetibilità degli investimenti in Sicilia. Se l'Europa e l'Italia doteranno l'Isola della necessaria infrastruttura ferroviaria, anche la Cina sarà propensa al sollecitato investimento in quella che un giorno potrà diventare la capitale del Mediterraneo, con innegabili vantaggi soprattutto per Catania e la parte orientale della Sicilia, che ha l'aeroporto migliore (Fontaraossa) e il porto migliore (Augusta). L'Unione europea insiste su un punto: vorrebbe che nella realizzazione delle infrastrutture entrassero in project financing anche i privati, un po' quello che dovrebbe succedere con la superstrada Catania-Ragusa a quattro corsie. E l'apporto della Cina potrebbe essere prezioso, anche per i finanziamenti che la società «Stretto di Messina» deve reperire sul mercato, circa 4 miliardi.

EUROBOND - Gli investimenti per le infrastrutture saranno finanziati con gli eurobond cari a Tremonti, emessi dalla Banca centrale europea o dalla Bei con la garanzia dell'Ue. Questo perché l'Ue cerca di evitare l'indebitamento dei singoli Stati, e preferisce indebitarsi da sola nei confronti della Bce (il cui prossimo presidente sarà Mario Draghi).

Sostanzialmente sta andando tutto bene, a patto che adesso ministero delle Infrastrutture e Ferrovie si impegnino per arrivare a un traguardo «rivoluzionario».

OGGI SARA' RESA NOTA LA LISTA PRELIMINARE DELLE OPERE PRIORITARIE IN (QUASI) TUTTE LE CAPITALI EUROPEE

Il quadro dei Corridoi europei che interessano l'Italia

Stando a fonti dell'Unione europea le priorità europee prevedono per l'Italia anche la conferma della Torino-Lione, il miglioramento delle tratte Milano-Brescia-Venezia-Trieste. Lungo l'asse Baltico-Mare Adriatico dovrebbero esserci finanziamenti europei per l'interconnessione Udine-Trieste-Venezia-Ravenna. Prioritario anche il corridoio Rotterdam-Genova.

La proposta della Commissione per trasporti, energia e tlc prevede prestiti garantiti dalla Commissione europea in collaborazione con la Banca europea degli investimenti per i grandi progetti infrastrutturali nei trasporti, nelle

telecomunicazioni e dell'energia. Oggi l'esecutivo dell'Unione europea lancerà la proposta di «project bond» per il finanziamento delle infrastrutture. Obiettivo: rilanciare gli investimenti con un consistente «effetto leva».

La Commissione europea ha proposto ai governi di volere investire 50 miliardi di euro dal 2014 al 2020 per cofinanziare (con i privati) le grandi infrastrutture europee a fronte di una necessità di 1600 miliardi complessivi. Di qui l'idea dei «project bond»: si tratta di emettere delle obbligazioni per finanziare i progetti con la garanzia europea in modo da coprire una parte del rischio. Potrà accadere, per

esempio, che le società che intendono costruire una nuova rete di trasporto di energia elettrica partano con una quota del capitale necessario, Commissione e Bei intervengono per una quota più limitata, il resto si raccoglie sul mercato. L'iniziativa sarà presentata oggi in contemporanea con il regolamento per le grandi reti infrastrutturali nei tre settori: il grosso dei 50 miliardi previsti, poco più di 30 miliardi, è per i trasporti sulla base delle priorità indicate dalla Unione europea; il resto sarà diviso tra energia e telecomunicazioni.

Oggi ne sapremo di più nel corso delle conferenze che i ministri delle

Infrastrutture dei Paesi dell'Unione europea terranno nelle loro capitali: unica eccezione Inghilterra e Romania dove non si terrà alcuna conferenza sulle reti europee di trasporto, forse perché in disaccordo con il programma, o perché non toccate da alcun Corridoio.

Resta solo un dubbio: il cofinanziamento europeo al 10% dell'investimento complessivo toccherà alla tratta Napoli-Bari, oppure alla tratta Napoli-Sicilia-Malta. Riteniamo che tutte e due queste alte capacità ferroviarie saranno cofinanziate dall'Ue, altrimenti la Napoli-Sicilia-Malta che senso avrebbe?

T. Z.