

Trasporti Non c'è nessuna ufficialità, il governo sostiene di difendere questa scelta ma a Bruxelles tutto marcia verso la direttrice Napoli-Bari

Corridoio 1, opzione già accantonata dall'Ue?

Lombardo aspetta una risposta dal Premier. A ottobre mobilitazione dei sindacati siciliani e calabresi

PALERMO. Come su tanti altri temi, anche sulla vicenda Rete trasportistica transeuropea oltre a non esserci risultati manca chiarezza. Il governo, sia con il ministro Altero Matteoli che con il vice Roberto Castelli assicura che la posizione dell'Italia in sede europea è stata ribadita in modo determinato, quindi la scelta del Corridoio 1 (Berlino-Palermo) resta l'unica; il vicepresidente della Commissione europea, organismo esecutivo dell'Ue, Antonio Tajani prospetta un altro scenario, e cioè il tramonto di questa ipotesi per fare spazio alla direttrice Helsinki-Napoli-Bari (con collegamenti via mare fino a Malta). Accreditando questa scelta non come guizzo di fantasia del commissario europeo dei trasporti Siim Kallas, ma come frutto di indicazioni che sarebbero pervenute da Roma.

Che ci sia confusione lo si capisce dalla richiesta urgente di un incontro avanzata al Premier Berlusconi l'altro ieri dal presidente della Regione siciliana Raffaele Lombardo, preoccupato dal crescente tam-tam che vedrebbe dirottato su un altro asse tutta la politica europea di sviluppo territoriale per i prossimi anni.

La nuova opzione Napoli-Bari sarebbe supportata dai ritardi accumulati da Anas e Ferrovie dello Stato sugli stadi di avanzamento delle infrastrutture che si sarebbero dovuti già realizzare. E invece sappiamo che da Napoli in giù c'è il vuoto, nonostante annunci vari di ultimazione degli eterni cantieri sulla Salerno-Rc, di velocizzazione delle rete ferroviaria, di posa di prima pietra per il Ponte.

Insomma, da una parte Fs e Anas avrebbero sommato ritardi, dall'altra proprio per via di questi ritardi avrebbero pensato bene di concentrarsi sull'altra direttrice.

Non ci stanno a Palazzo

d'Orleans a sopportare questa ennesima beffa; sono sul piede di guerra i sindacati Cisl e Uil di Sicilia e Calabria che stanno preparando per metà ottobre una manifestazione comune di protesta per affiancare le iniziative delle Regioni. Anzi lo stesso segretario Cisl siciliano Maurizio Bernava ha chiesto espressamente al governatore Lombardo di non procedere da solo ma di farsi affiancare dalla protesta popolare per far sentire forte la voce del territorio a livello centrale. «Fs - dice Bernava - per mettere i conti a posto ha tralasciato gli investimenti sotto Napoli. Non ci sono progetti esecutivi per la linea Messina-Palermo che dovrebbe far parte del pacchetto Ponte; l'unica infrastruttura inserita nel Piano Sud è l'ammodernamento dell'autostrada Palermo-Catania. Se si pensa che occorrono cinque-sei anni per il finanziamento e la progettazione di un'opera, c'è da allarmarsi. Perché l'intero sistema sviluppo ci bypasserà con perdita di tutto il settore della logistica».

Sono preoccupati anche i parlamentari della stessa maggioranza che hanno cercato di alzare il tiro impegnando l'intero gruppo Pdl. Se ne è fatto portavoce il deputato Vincenzo Garofalo con la mozione che dovrebbe impegnare il Governo a rilanciare l'offerta ferroviaria in Sicilia con particolare riguardo all'area dello Stretto di Messina; a consentire che le opere di cui è stata avviata la fase della programmazione giungano in tempi certi alla progettazione esecutiva e alla realizzazione; a intervenire tempestivamente in sede europea, in particolare in seno al Consiglio, per quanto riguarda l'adozione del Quadro Finanziario Generale, al fine di ripristinare la priorità del Corridoio Berlino-Palermo.

«Se così non fosse - scrive Garofalo - si concretizzerebbe

il rischio concreto di vanificare gli investimenti già sostenuti dal Governo e di minare l'intero progetto infrastrutturale per il rilancio del Sud che comprende l'ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, l'alta velocità ferroviaria nella medesima tratta, il Ponte sullo Stretto di Messina, l'alta velocità Messina-Catania-Palermo e il rilancio dei porti di Gioia Tauro e di Palermo».

Da qui l'appello al Governo di intervenire in qualità di azionista unico del Gruppo Ferrovie dello Stato e di decisore strategico, in modo risolutivo e tempestivo per assicurare servizi di mobilità uniformi in tutto il territorio nazionale e per ripristinare il servizio universale del trasporto ferroviario in Sicilia; impedire lo smantellamento indiscriminato delle attività ferroviarie gestite da Ferrovie dello Stato e dalle società del Gruppo in Sicilia ed, in particolare, nell'aerea dello Stretto; ad attivare strumenti di interlocuzione col Parlamento, attra-

verso i quali rendere noti e trasparenti i parametri essenziali in base ai quali si compongono costi e remunerazioni del servizio ferroviario universale nonché i criteri utilizzati per l'individuazione delle priorità e delle conseguenti dismissioni di servizi.

Il tutto in un'ottica di riconsiderare le Regioni del Meridione il futuro baricentro della zona di libero scambio euro-mediterraneo. Considerazione sulla quale tutti concordano e che riempie di orgoglio e di speranza se non fosse che da decenni la posizione baricentrica è sempre la stessa ma al di là delle parole e delle promesse non si riesce ad andare. E dati i tempi di percorrenza, a prendere il treno non ci pensa nessuno. * ma. cav.

Il punto

Alla voce Tratti da finanziare fino al 2020 noi non ci siamo

Mario Cavaleri

Potremmo dire che ci risiamo. Nel dicembre 2008 a Bruxelles in un incontro con amministratori siciliani l'allora commissario per i Trasporti dell'Ue Antonio Tajani diceva in modo finalmente chiaro che il Ponte era stato cancellato dall'agenda europea fino al 2013. Aveva detto la verità seppure si fosse affrettato all'indomani della pubblicazione della notizia a correggersi e mitigarne gli effetti.

L'impressione è che siamo davanti a un bis: anche questa volta Tajani sta dicendo una verità che però brucia e allora ecco tutti pronti con le idrovore. La verità dovrebbe essere questa: non avendo l'Italia mostrato particolare interesse ai trasporti sull'asse Berlino-Palermo (corridoio trasportistico destinato ad avvicinare l'Europa al fronte nord dell'Africa) come dimostrano i ritardi su una serie di infrastrutture, ecco affacciarsi un'ipotesi più gradita al nuovo commissario di Bruxelles, Kallas: l'opzione Helsinki-Napoli-Bari con collegamento via mare proiettato verso Malta. Più baricentrico rispetto

alla costa settentrionale dei paesi del Maghreb e senza il costoso Ponte.

Ci risiamo! Anche per un altro motivo: la mancanza di chiarezza, allora come ora. Ingrediente ricorrente in fatto di trasporti: non si sa nulla dei progetti ferroviari, si sa anzi che vengono sbandierati senza che vi fosse uno straccio di elaborati esecutivi e che per la Messina-Palermo non esistono; e sul Ponte, ora al vaglio del Cipe si sa ancora meno soprattutto dei conti: viaggia sugli otto miliardi, il 40% a carico dello Stato, il 60 da reperire con obbligazioni sul mercato internazionale. Ma i quattrini ci sono? Con la cinghia da stringere e le manovre bis in atto e ter in prospettiva si troveranno gli oltre tre miliardi che servono, pronti cash?

Pensabile procedere oltre fragandosene del 10% che l'Europa negherebbe se non rientrasse più nel suo Piano?

Sicuramente è un'icona da tempo nel programma del Premier, ma con i venti di crisi attuali, credibile?

Ecco, servirebbe un po' più di

chiarezza visto che non si riscontra alcun riferimento all'alta velocità-alta capacità per la Sicilia nonostante Gruppo Ferrovie dello Stato abbia preso precisi impegni in occasione della presentazione del progetto per il ponte, sia per il completamento del Corridoio 1 Berlino-Palermo che per il miglioramento della rete ferroviaria.

Tanto più adesso che la Commissione Ue si è espressa per la modifica dell'asse di scorrimento del traffico merci e passeggeri sul nuovo "corridoio 5" Helsinki-La Valletta - con deviazione da Napoli a Bari.

Tre mesi fa, a giugno, la Commissione Europea ha presentato al Parlamento e al Consiglio un pacchetto di proposte che costituisce un quadro politico di riferimento di medio termine ed esprime in termini finanziari le priorità politiche dell'Unione Europea: alla voce "Tratti da finanziare fino al 2020", per quanto riguarda l'Italia Meridionale, compaiono solo quelli relativi al Corridoio 5. Noi non ci siamo. ◀

«La Germania non può rinunciare a Berlino-Palermo»

Zamberletti: «L'Italia rinsaldi le alleanze per evitare che il Corridoio 1 non arrivi in Sicilia e nel Mediterraneo»

TONY ZERMO

Le cose sono andate così (versione benevola): il ministro Matteoli e il viceministro Castelli hanno chiesto all'Unione europea di allungare il Corridoio 8, quello che dall'Adriatico arriva ai Balcani, da Napoli a Bari, dando per scontato il Corridoio 1 Berlino-Palermo già deciso dall'Ue nel 2003. E invece di scontato non c'era nulla, perché nel frattempo il nuovo commissario europeo ai Trasporti, Siim Kallas, aveva fissato nella sua «bozza» dei paletti che in pratica escludevano il proseguimento da Napoli in giù della Berlino-Palermo. E' come tagliare le gambe a Sicilia, Calabria e Basilicata. Questo perché, secondo Kallas (e non solo lui), i Corridoi dovevano passare per aree già sviluppate che avrebbero consentito anche investimenti privati di partenariato. Da Napoli a Palermo questo requisito non c'era trattandosi di zone depresse, non infrastrutturate, e quindi via dal tavolo.

Il nostro ministero delle Infrastrutture è caduto in questi impicci e non sa come uscirne, perché dalla lettera inviataci dal viceministro Castelli e dalle parole da lui dette alla commissione Trasporti della Camera a fine luglio si evince che ci sarebbe ben poco da fare «pesando l'Italia un ventisettesimo tra i 27 Stati europei». Ma il viceministro leghista sbaglia: 1) l'Italia, caro Castelli, è sul piano numerico uno dei 27 Paesi, ma sul piano politico conta molto di più essendo il terzo contribuente netto dell'Unione europea dopo Germania e Francia; 2) l'Unione europea è nata, dice la sua Costituzione, per sostenere lo sviluppo dei Paesi più deboli, non quelli più maturi, perché altrimenti sarebbe troppo facile.

Perché allora Castelli dice che l'Italia pesa per un 27°? Per giustificare ritardi e trascuratezze verso il Sud che lui dice di voler difendere? O perché, prospettando la cosa difficile, in caso di successo se ne farebbe vanto, in caso contrario si sarebbe arreso di fronte a forze superiori?

La verità è che attualmente la bozza Kallas piace non solo ai Paesi baltici, ma anche a Polonia (che ha la presidenza attuale), Francia e Spagna che sono le maggiori beneficiarie e il nostro ministero delle Infrastrutture non sa che pesci pigliare. Forse a risolvere la questione può intervenire Berlusconi, il quale però non ha ancora risposto alla richiesta di incontro urgente di Lombardo e del presidente calabrese Scopelliti. Per ottobre Cisl e Uil (perché non la Cgil?) stanno organizzando una grande manifestazione di protesta. Ma forse ottobre è tardi.

La cosa strana è che su questo argomento così importante per il futuro del Mezzogiorno il governo non ha detto nulla e non ha fatto nulla di propositivo, anche le tv e i grandi giornali (e pure i piccoli) hanno ignorato la questione. C'è stato, come si dice, un silenzio assordante che fa capire come Sicilia, Calabria e Basilicata non contino nulla sul piano nazionale, anche se in particolare la Sicilia è la più grande isola del Mediterraneo, ha 5 milioni di abitanti e detiene il più ricco patrimonio culturale al mondo. Come si fa a escluderla dal contesto europeo dei trasporti, quando l'unico vero mezzo di trasporto dei siciliani è l'aereo? Il principio europeo della «continuità territoriale» non vale più niente?

Abbiamo chiesto all'ex ministro Giuseppe Zamberletti, che è presidente della «Stretto di Messina» (Ciucci è amministratore delegato) come si possono ri-

solvere questi ostacoli in sede europea e che significato ha la visita di venerdì a Roma per incontrare Ciucci e parlare del Ponte sullo Stretto. «La Cina sta guardando al Mediterraneo e il Ponte apre la strada allo sviluppo dei trasporti verso il levante, questo tra l'altro consente all'Europa un collegamento più veloce che non attraverso la circumnavigazione del continente europeo per arrivare nel Mediterraneo. Ecco perché è stato programmato il Corridoio 1 Berlino-Palermo per accedere alla piattaforma del Mediterraneo che favorisce i collegamenti con Cina e India».

Ma lei l'osa meglio di me che il commissario europeo ai Trasporti, l'estone Kallas, vuole fermare questo Corridoio a Napoli, dirottandolo poi verso Bari, vuol dire Adriatico e non Mediterraneo. «Stiamo attenti a questo aspetto. Stavolta abbiamo un commissario degli Stati baltici che vedono con favore il rafforzamento del collegamento con la Russia e la Cina attraverso la ferrovia transiberiana. E quindi non è un ragionamento disinteressato quello del commissario estone. Ma il resto dell'Europa è interessato al Corridoio Berlino-Palermo, per cui l'Italia non solo deve fare sentire la sua voce, ma aggregare quell'alleanza naturale con tutti i Paesi del centro Europa che vogliono Berlino-Palermo per arrivare più velocemente nel Mediterraneo».

Però il viceministro Castelli nella lettera che ci ha inviato fa capire di essere in posizione debole con Kallas perché l'Italia nel contesto dei 27 Paesi pesa quanto l'Estonia o la Lituania.

«Per questo dicevo che dobbiamo rinsaldare l'alleanza con gli altri Paesi, soprattutto con la Germania, non dimentichiamo che il Corridoio si chiama Berlino-Palermo e che ci vogliono sei giorni di navigazione per arrivare da Amburgo nel Mediterraneo. Per i tedeschi è importantissimo poter arrivare in ferrovia in Sicilia e utilizzare i porti siciliani per andare in Cina o in India attraverso il Canale di Suez. L'Italia non è sola, deve collegarsi con quei Paesi europei che hanno voluto e vogliono il Corridoio Berlino-Palermo».

L'INTERVENTO

Le mille contraddizioni di Tajani e Matteoli

SERGIO D'ANTONI

È un mistero davvero facile da risolvere quello della cancellazione del Corridoio 1 Berlino-Palermo. Chi è il colpevole, il governo italiano o l'Europa? Quale il luogo del delitto, Roma o Bruxelles? Dobbiamo ringraziare Tony Zermo, che su queste colonne ha ridotto pubblicamente questo falso noir alla dimensione che merita. Quella dell'ennesimo scippo perpetrato dal governo alla Sicilia. Le dichiarazioni rese da Tajani a questo giornale smontano impietosamente la tesi secondo cui sarebbe stata l'Unione europea a voler cassare il progetto. E le fredde smentite d'ufficio arrivate dal ministro Matteoli e da Castelli rafforzano solo la sensazione che l'esecutivo si stia arrampicando sugli specchi, rendendosi responsabile di un vergognoso scaricabarile sull'Europa per giustificare il nulla di fatto in tre anni.

Le versioni di Tajani e Matteoli, peraltro eminenti rappresentanti dello stesso partito politico, si contraddicono clamorosamente. La confusione regna sovrana. Ma una cosa è certa: L'Unione europea non ha mai messo in dubbio la valenza strategica della direttrice Berlino-Palermo-Il Corridoio, associato non a caso al numero 1, è considerato anzi la spina dorsale della rete continentale, una grande occasione di sviluppo e di coesione per tutta l'Europa. Di conseguenza non è mai saltato in mente a nessuno, in quel di Bruxelles, di mettere in contrapposizione questa fondamentale opera con l'altra direttrice che va da Napoli a Bari, e che coincide con la parte terminale del Corridoio transeuropeo numero 8. Repetita juvant: le due infrastrutture non sono mai state considerate alternative, almeno fino a qualche tempo fa. Servono prove? Il piano infra-

strutturale concertato con l'Europa dal precedente governo, prevedeva la realizzazione di entrambe le opere, Corridoio 1, verso Palermo, e Corridoio 8, direttrice Bari. Cosa è cambiato da allora? Come al solito, è una questione di soldi.

È accaduto infatti che si è insediato il governo più antimeridionale e più antisiciliano che l'Italia abbia mai avuto. Un esecutivo che ha deliberatamente prosciugato decine di miliardi nazionali destinati al cofinanziamento dei progetti europei nel Mezzogiorno, spostandoli su capitoli che non hanno nulla a che vedere con la convergenza delle aree deboli. Se questo fondo non verrà subito rifinanziato - e la manovra appena approvata dal Senato neanche ne fa cenno - l'Italia non sarà in grado di coprire la sua quota, trovandosi costretta ad abbandonare una parte dei progetti sostenuti dalla Ue.

È così che l'esecutivo si prepara senza colpo ferire a dare l'addio al Corridoio 1, con buona pace della programmazione precedente. Uno scenario drammatico, perché rischia di tagliare fuori dall'Europa l'isola e il Mezzogiorno, affossando le prospettive di crescita e coesione di tutto il paese. Prospettiva che evidentemente non turba le giornate di Matteoli e di Castelli, i quali si limitano nei fatti a far spallucce e a dare strumentalmente la colpa all'Unione europea. Sono in ottima compagnia, s'intende. Perché questa storia coinvolge l'impostazione di una intera compagine di governo, che pure vede al suo interno molti siciliani e di una maggioranza composta da moltissimi meridionali. Tutti immobili, per il momento. Incapaci, o niente affatto interessati a denunciare e contrastare questa vergogna in Consiglio dei ministri e in Parlamento.

CONFINDUSTRIA CT**«La nostra isola non sia tagliata fuori dall'Europa»**

CATANIA. Sul Corridoio 1 ha espresso il proprio parere anche Confindustria Catania. «E' forte la preoccupazione tra le imprese per le sorti del "Corridoio 1" che originariamente doveva collegare Berlino a Palermo. - ha detto il presidente di Confindustria Catania, Domenico Bonaccorsi di Reburdone -. La proposta al vaglio dell'Unione europea che potrebbe dirottare le risorse disponibili verso l'asse Helsinki-Bari-Malta è inaccettabile perché rischia di tagliare definitivamente fuori dal circolo dello sviluppo la nostra isola. Non possiamo permettere che la Sicilia sia ulteriormente penalizzata da un sistema dei trasporti già costoso e inadeguato. Abbiamo evidenziato più volte come il basso indice di infrastrutturazione del territorio sia uno dei principali vincoli alla crescita delle imprese. La cancellazione della Sicilia dai programmi comunitari sulle reti di trasporto sarebbe un colpo gravissimo con effetti a catena su tutto il sistema produttivo. Per questo, ancora una volta, facciamo appello alla deputazione siciliana perché si ribelli e faccia sentire forte la propria voce, occupandosi davvero delle questioni che incidono direttamente sull'economia e sul futuro della Sicilia».



IL SENATORE DEL PD ENZO BIANCO: «A NESSUN KALLAS VERREBBE IN MENTE DA SOLO DI MODIFICARE IL CORRIDOIO 1» «Se tagliano Berlino-Palermo è perché lo vuole il governo»

TONY ZERMO

«Sul Corridoio Berlino-Palermo si gioca una partita che può essere decisiva per il futuro del Mezzogiorno e della Sicilia in particolare», dice il senatore del Pd, Enzo Bianco. «E' francamente imbarazzante che una scelta di questo livello così strategica venga adottata come si dice in inglese *a muta a muta*. Sostanzialmente nessuno che dice chi sta scegliendo, nessuno che faccia consultazioni tecniche, politiche, c'è un gioco di scaricabarile. Il governo dice che è colpa di Bruxelles, poi dice che è colpa della Regione siciliana, o dell'Anas, o delle Ferrovie che non approntano i progetti quando in realtà questo governo Berlusconi non fa che dare calci nel sedere alla Sicilia, dopo avere raccattato il consenso dei siciliani a mani basse».

S'è fatta una idea di come si siano svolti i fatti? Cioè com'è nata e a chi l'idea di tagliare il Corridoio Berlino-Palermo all'altezza di Napoli?

«Bruxelles su queste vicende ha sostanzialmente un compito di vigilanza e di controllo, le decisioni che riguardano i Paesi vengono assunte prima di tutto dai governi nazionali. Non racconti balle, il ministro Matteoli: è il governo nazionale che va a Bruxelles e dice quali sono le sue priorità in campo comunitario. Se il governo italiano avesse mantenuto le priorità che erano state fissate, e cioè il Corridoio Berlino-Palermo, nessuno avere avuto la forza di modificare il tracciato. Purtroppo il governo nazionale è manchevole. Quante volte Berlusconi e i suoi hanno detto che il Ponte è partito? Nel 2009, poi nel 2010, poi nel 2011. In realtà sostanzialmente non è stato fatto nulla, se non passare delle carte. Siamo indietro anche per quanto riguarda la progettazione di altre opere, tra cui la linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria che deve passare sul Ponte. Da una parte c'è un rallentamento della progettazione esecutiva, dall'altra c'è un offuscamento della volontà politica, c'è qualcuno che vuole che il Corridoio vada non da Napoli fino in Sicilia, ma fino a Bari e basta. Ora io non ho nulla contro la Puglia, sono convinto che è una regione importantissima, ma qui quel che è assolutamente strategico anche in previsione del prossimo sviluppo del Nordafrica e di tutta l'area del Mediterraneo, è il Corridoio Berlino-Palermo. Di fatto il governo italiano sta abbandonando questo progetto, ec-

co perché qualche settimana fa anch'io ho lanciato un allarme per dire: guardate che le voci che arrivano da Bruxelles sono preoccupanti. Ora riproporrò il problema la prossima settimana alla direzione regionale del partito, perché non dobbiamo limitarci a discutere solo governo Lombardo sì, governo Lombardo no, e alla direzione nazionale. Chiederò con forza che il partito democratico si faccia difensore dello sviluppo del Mezzogiorno con azioni concrete».

Mi pare che anche il Pd, finora, sia rimasto silente sull'argomento che interessa Sicilia, Calabria e Basilicata,

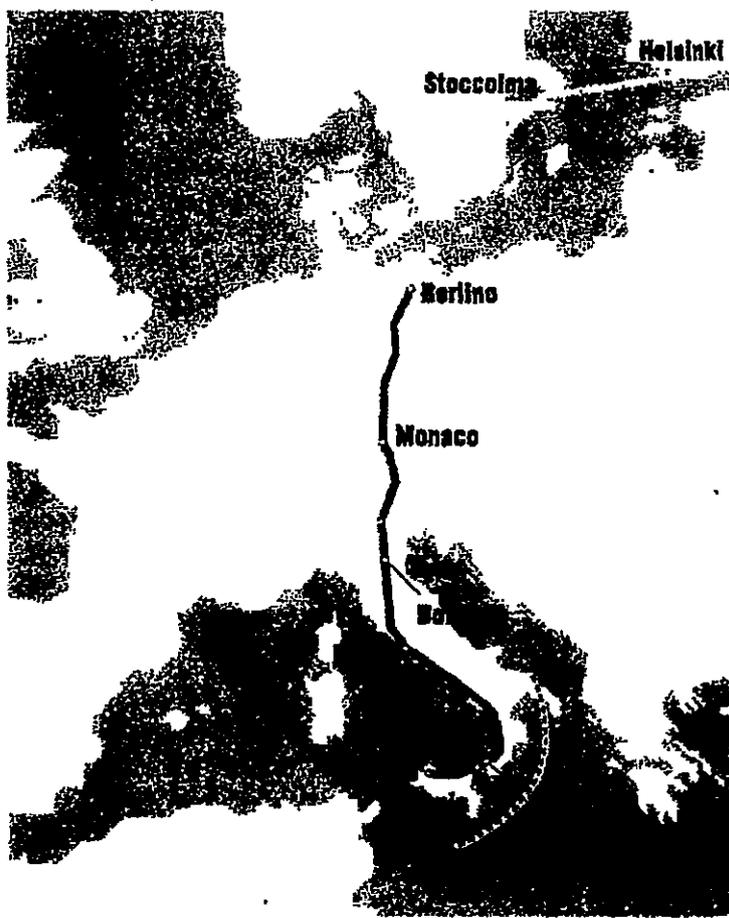
«Il Pd si è mosso, ma secondo me deve farlo con maggiore forza e determinazione con la consapevolezza che questa è una battaglia che dobbiamo fare tutti nel partito democratico. Il segretario Bersani dice

che il Mezzogiorno è stato dimenticato da Berlusconi, e questa è una prova: noi dobbiamo fare in modo che questa sia una delle nostre battaglie principali con il ripristino del Corridoio Berlino-Palermo. Mi auguro che anche Sicilia e Calabria alzino i toni, fino a questo momento si sono limitati a qualche protesta. Questo è il momento in cui i governatori delle due Regioni debbono chiamare a raccolta tutte le forze politiche».

Compromettono il futuro della Sicilia "a muta a muta": è imbarazzante

I due percorsi a confronto

Corridoio 1: Berlino-Palermo
Nuova proposta: Helsinki-Malta



OSPREY/ALFA

SICILIANI A ROMA

IL MISTERO DEL CORRIDOIO PER BERLINO



**GIANFRANCO
D'ANNA**

Gela: carcere fantasma

Venti anni per progettarlo. Trenta per costruirlo. Ben due inaugurazioni, ma il carcere non è mai entrato in funzione. La singolare vicenda del penitenziario dei record negativi di Gela viene denunciata dal Sen. Salvo Fleres, Grande Sud, in una interrogazione al Ministro della Giustizia. L'operatività della struttura è bloccata dal contenzioso fra il Dipartimento dell'Amministrazione penitenziaria e il Comune. Il carcere prigioniero della burocrazia...

Quiz da abolire

Lo scandalo del test sulla grattachecca per l'ammissione alla Sapienza di Roma, ha indotto la senatrice Simona Vicari, Pdl, (nella foto) a presentare un'interrogazione al Ministero per l'Istruzione per proporre l'adozione della procedura utilizzata dall'

Università Cattolica di Milano. «La selezione è rigorosa e culturalmente avanzata - spiega Simona Vicari. Due prove previste: la prima a quiz specifici, in parte anche in inglese; la seconda sulla base della valutazione del curriculum e di colloqui. Quizzoni al capolinea...

La guerra delle cattedre

Dopo aver ottenuto che oltre 31.000 insegnanti meridionali potessero trasferirsi al nord senza penalizzazioni e in molti casi con l'immissione in ruolo, l'On. Tonino Russo, Pd, ha aperto un nuovo fronte nei confronti della Lega. In una interrogazione al Ministro Gelmini l'ex Segretario regionale del Pd chiede «quando e come si intenda intervenire al fine di evitare gli "accantonamenti" dei posti che hanno già legittimi assegnatari». Secondo Tonino Russo «generalmente negli ex uffici scolastici provinciali questi posti sono stati accantonati e assegnati in supplenza con pretestuose individuazioni che determinano poi l'immissio-

ne in ruolo. In tal modo - afferma Russo - si rischia di far pagare allo Stato due stipendi per lo stesso posto». Cattedre a castello...

Il corridoio perduto

Proteste bipartisan sull'alternarsi di notizie e smentite in merito al ridimensionamento del collegamento ferroviario Germania-Sicilia. «Che fine ha fatto il Corridoio trans europeo Berlino - Palermo? E qual'è la verità sulle indiscrezioni che lo vedrebbero a un passo dalla cancellazione?» Chiedono al Ministero delle Infrastrutture gli On. Sergio D'Antoni, Pd, e Alessandro Pagano, Pdl. Per l'esponente del Pd si tratterebbe di «una vera e propria pugnalata alle spalle». Nonostante sia paradossale, sostiene l'ex leader della Cisl, sembra che il commissario europeo SIlm Kallas abbia seguito le indicazioni del vice Ministro con delega alle infrastrutture nel Mezzogiorno, Roberto Castelli. «Un leghista che il Sud lo vede come il fumo negli occhi» afferma D'Antoni. Castelli di sabbia...

INFRASTRUTTURE e trasporti in Europa Matteoli assicura: «Stiamo difendendo la Berlino-Palermo» Ma Lombardo e Di Pietro insorgono e chiedono chiarezza sul «Corridoio 1»

TONY ZERMO

Corridoio Berlino-Palermo: due novità, anzi tre, ma ancora nessuna chiarezza. Cominciamo dalla terza arrivata in serata. Il ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli dice in una nota: «Sul Corridoio Berlino-Palermo il governo non ha mai cambiato opinione ritenendolo prioritario e non modificabile. Ho scritto il 9 settembre una lettera in proposito a Kallas. Riguardo alle voci di un eventuale intendimento - a livello tecnico - della Commissione europea per una sostituzione della Berlino-Palermo con una nuova direttrice Helsinki-Malta abbiamo subito contrapposto la nostra netta contrarietà con vari interventi politici e tecnici. Pertanto non è rispondente al vero che da parte del governo ci siano stati, come afferma il presidente Lombardo, dichiarazioni o atteggiamenti timidi, né che tale posizione sia stata assunta sulla spinta dell'opinione pubblica, essendo essa già connaturata ai nostri convincimenti politici che trovano vasta condivisione anche al di fuori dell'attuale maggioranza di governo».

Dunque, secondo il ministro, la colpa è del commissario ai trasporti Kallas, ma se si è permesso di agire così forse deve aver capito che «poteva farlo». Vedremo se alla parole di Matteoli corrisponderanno i fatti.

Torniamo alla prima novità. Il presidente Lombardo ha scritto una seconda lettera (la prima era del 13 luglio) al presidente della

Commissione europea José Manuel Barroso, la seconda novità è che l'on. Di Pietro ha presentato una interrogazione ai ministri Altero Matteoli (Infrastrutture) e Anna Maria Bernini (Politiche comunitarie). Tutte e due queste iniziative tendono ad avere una risposta, cioè: che fine farà il Corridoio 1 Berlino-Palermo? Nessuno che lo sappia dire, nemmeno Matteoli.

La lettera di Lombardo a Barroso dice in sintesi che «Sicilia, Calabria e Basilicata rischiano di essere fuori dal progetto di revisione delle reti transeuropee su cui regna molta confusione. Il presidente Barroso, attraverso il direttore generale dei Trasporti, aveva risposto alla lettera del 13 luglio rassicurando il governo siciliano che nulla era stato ancora deciso e che le osservazioni meridionali sarebbero state tenute nel debito conto, ma è una rassicurazione che non chiarisce la sorte delle infrastrutture appaltate, finanziate e progettate in tutta l'Italia per potenziare il sistema dei trasporti: porti, aeroporti, collegamenti ferroviari e autostradali che rappresentano, assieme al Ponte sullo Stretto, l'unica vera leva per lo sviluppo di tutto il Mezzogiorno».

«Poco chiara - aggiunge Lombardo - anche la posizione del governo nazionale. Il commissario italiano Tajani non ha dubbi sul fatto che la proposta della commissione sia partita da Roma, ma il ministro Matteoli e il viceministro Castelli hanno ribadito - sotto la spinta dell'opinione pubblica - che le scelte del passato non sono in discussio-

ne. Il 3 agosto il Cipe ha completato il finanziamento delle infrastrutture che compongono il Piano del Sud, ma è anche vero che recenti, più timide dichiarazioni di esponenti del governo nazionale rimandano la definizione del piano ai complessi equilibri europei. E' un quadro di incertezza che può essere dissipato solo dall'intervento diretto del presidente della commissione europea; un intervento "politico" che serva da argine rispetto ad una proposta che vanifica programmi e investimenti che valgono miliardi».

Lombardo chiede poi un pronunciamento in occasione della riunione tecnica, fissata per il 20 settembre presso il gabinetto del commissario ai Trasporti Kallas, alla quale parteciperanno il consigliere di Kallas, Desirée Oen, il direttore degli investimenti strategici Hermann Ruijters e i direttori generali di Sicilia e Calabria Attaguille, Falgares e Laganà assieme ai rappresentanti della società «Stretto di Messina». I sindacati Cisl e Uil hanno detto a Lombardo di essere disponibili «ad un'azione strategica comune».

L'interrogazione dell'on. Di Pietro la leggerete a parte: in sostanza chiede anch'essa ai ministri Matteoli e Bernini di fare chiarezza sul Corridoio Berlino-Palermo, e quanto meno questa iniziativa di Idr servirà a porre il problema che finora la politica ha ignorato.

La sensazione è che si è riusciti a stanare Matteoli e Castelli dal loro silenzio, ma che continua lo scari-

cabarile delle responsabilità e nessuno può dire come finirà il Corridoio Berlino-Sicilia. Finora le risposte sono state vaghe: non vi preoccupate, non c'è nulla di deciso, faremo il possibile... e tutta la solita tiritera. Stiamo attenti che finora a Bruxelles l'Italia ha mandato come suo rappresentante il viceministro Roberto Castelli che si è fatto sempre accompagnare dall'amministratore delegato delle Ferrovie Ing. Mauro Moretti, proprio quello che finora per l'alta capacità da Salerno alla Sicilia non ha mosso un dito. Siamo troppo sospettosi? Può darsi, ma sarebbe opportuno che per difendere gli interessi meridionali in sede europea siano mandati politici meridionali, non leghisti.

Rimpallo.

Nonostante le ultime dichiarazioni del ministro non c'è alcuna certezza

L'INTERROGAZIONE DI DI PIETRO

Italia dei valori, primo firmatario Antonio Di Pietro, ha presentato interrogazione a risposta scritta al ministro per le infrastrutture e trasporti e al Ministro per le politiche europee.

«Premesso che tra il 2002 e il 2003 il Gruppo di alto livello istituito dalla Commissione europea identifica una lista di progetti importanti per la coesione territoriale, economica e sociale. Tra questi figura il Corridoio 1 Berlino-Palermo, che connette importanti nodi europei lungo la direttrice Nord-Sud ed assume un ruolo fondamentale per le comunicazioni con l'Europa centrale ed orientale;

che il Corridoio Berlino-Palermo percorre verticalmente l'Italia, attraversando il Nord-Est a partire dal valico del Brennero e proseguendo, a circa metà percorso, lungo le regioni tirreniche, fino a giungere in Sicilia;

che notizie di stampa ripercorrono l'iter in corso per modificare la Rete Trans europea dei Trasporti, dirottando il Corridoio 1 dal naturale percorso attraverso Calabria e Sicilia per raggiungere, invece, Malta dall'Adriatico;

che il documento elaborato dalla Commissione europea nel finanziare i Ten (Trans european network) per gli anni 2014-2020 propone di cancellare il vecchio cosiddetto "Corridoio 1 Berlino-Palermo" con il "Corridoio Helsinki- La Valetta" con il cambio di tracciato che parte da Napoli, virando verso Bari, da cui dovrebbe partire un servizio di navi traghetto per Malta il che produrrà effetti sfavorevoli soprattutto per le regioni meridionali tirreniche (Campania, Calabria, Sicilia);

che la decisione sul nuovo percorso del Corridoio 1 non è solo di rilevanza europea, ma ha un immediato risvolto a livello nazionale con ripercussioni gravi che riguardano il piano nazionale dei trasporti;

che l'eventuale soppressione del "Corridoio 1", Palermo-Berlino potrebbe rappresentare un duro colpo per lo sviluppo infrastrutturale non solo della Sicilia ma di tutto il Mezzogiorno, isolando di fatto la Sicilia e il Mezzogiorno dall'Europa;

si chiede se quanto riferito in premessa corrisponda al vero e in tal caso quali iniziative urgenti intenda assumere il Governo italiano presso le competenti sedi europee al fine di evitare quello che appare, con tutta evidenza, un atto gravissimo che rischia di affossare completamente lo sviluppo infrastrutturale del Mezzogiorno».

L'INTERVENTO**Dedominicis: «Ora presentare all'Ue proposte coerenti»**

Molti anni fa ho avuto il piacere di essere a cena allo stesso tavolo del compianto Karel Van Miert. Al di là di battute simpatiche sull'Europa, fu ribadita l'indispensabilità di collegare la città simbolo della Germania col profondo Sud dell'Italia, attraverso il corridoio 1 che prevedeva come elemento di continuità, l'opera simbolo, il Ponte sullo Stretto. Sono passati meno di 10 anni, ma sembra passato un secolo e chi comanda in Europa avrebbe deciso di sostituire il corridoio 1 con un ipotetico corridoio multimodale Helsinki-La Valletta. Cerchiamo di spiegarci il motivo vero di questa sostituzione:

1. L'Europa non ha più bisogno di puntare su simboli costosi, ma su infrastrutture meno simboliche e meno costose, in cui il cemento armato, per grandi parti, viene sostituito ad esempio da navi shuttle che solcano il Mediterraneo.

2. L'Italia stessa ha deciso che l'infrastruttura ferroviaria si ferma a Napoli sulla Tirrenica, e a Bari sull'Adriatica, con un probabile ricongiungimento a basso costo via Taranto con Gioia Tauro.

3. Alcuni anni fa l'accordo fra i Presidenti di

Campania e Puglia, ha determinato la scelta di realizzare un corridoio orizzontale ferroviario che si affianca all'autostrada fra Napoli e Bari.

Quest'opera ha ricevuto finora anche abbondanti finanziamenti; sembra evidente che al di là dell'analisi costi-benefici di quest'opera, è stata configurata una scelta strategica alternativa alla linea tirrenica, la quale ha la sfortuna di passare in una terra a bassa domanda denominata Calabria.

4. Il Ponte sullo Stretto di Messina non è supportato dagli interventi infrastrutturali che si devono sincronicamente programmare e realizzare e che invece si allontanano con le difficoltà di realizzazione del Ponte in tempi brevi. Voglio dire che i Soci di Stretto di Messina, con la mano destra cofinanziano il Ponte e con la mano sinistra stanno realizzando la desertificazione ferroviaria della Sicilia.

Sembra, dunque, evidente che l'Italia ha dato una grande mano all'Europa in questo cambio di rotta, che in sostanza allontana nel tempo lo sviluppo di tutto il Sud, in quanto ormai si è capito che senza grandi infrastrutture non si riesce a far ripartire l'economia. Alla fine non è la logistica siciliana che mi spaventa, perché comunque da Bari il nuovo corridoio potrebbe diventare bifido, e quindi andare parte a La Valletta e parte ad Augusta, mantenendo la possibilità di un terzo sotto-corridoio da Napoli a Palermo; quello che mi preoccupa è che, rallentata sine die la realizzazione delle infrastrutture, viene cancellata la possibilità di riagganciarsi alla ripartenza dell'economia mondiale. Se vogliamo salvare il progetto 1, il governo nazionale e quelli regionali si devono presentare con proposte coerenti all'Unione Europea; senza questo ingrediente corriamo il rischio di buttare nella melma il vecchio sogno di Karel Van Miert, ma sarà stata colpa nostra!

P.S.: a puro titolo di cronaca ricordo che, l'Intesa Generale Quadro per l'Interporto di Termini Imerese, non è stata ancora firmata dal Governo nazionale e dal Governo siciliano: Termini Imerese è sul Corridoio 1.

RODOLFO DEDOMINICIS
(Presidente Interporti Siciliani)

Ponte, i cinesi oggi a Roma «La Sicilia primo partner»

La struttura sullo Stretto è fondamentale per tutta l'operazione

TONY ZERMO

Stamane a Roma, nella sede della società «Stretto di Messina», i dirigenti delle ferrovie cinesi incontreranno l'amministratore delegato della società «Stretto di Messina», Pietro Ciucci, per colloqui sul Ponte di Messina. Un progetto a cui sono molto interessati. La Cina vuole investire in infrastrutture e quella del Ponte è la più fascinosa. Del resto, come sapete, il 60% del costo dell'opera deve essere reperito sul mercato finanziario e quindi questo si sposa con gli obiettivi della Cina che vuole attestarsi nell'area strategica del Mediterraneo. In sostanza il 60% del costo di 8 miliardi circa è di quasi 5 miliardi, una somma non facile da reperire e quindi i cinesi sarebbero più che benvenuti. Questo potrebbe essere un primo accordo a cui potrebbe seguire quello riguardante il porto di Augusta ed eventualmente quello di Pozzallo. Certamente Ciucci parlerà del finanziamento del Ponte più lungo del mondo e degli aspetti tecnici, i dirigenti cinesi ascolteranno, prenderanno le carte e poi daranno una risposta.

Intanto una apposita commissione della China development bank (Cdb) sta esaminando le schede dei progetti presentati dalla Regione siciliana. Ovviamente si studiano altre proposte nel resto d'Italia, ma i dirigenti cinesi della Cdb hanno fatto sapere che «la Sicilia ha priorità assoluta», essendo stata la prima a prendere i contatti con loro ed essendo una ideale piattaforma logistica nel centro del Mediterraneo. Questo collegamento molto intenso tra Sicilia e Cina è dovuto all'intenzione di Pechino di radicarsi nel Mediterraneo e all'affidabilità del progetto dell'architetto Pier Paolo Maggiora che in Cina ha ideato

le «cento città» e la «nuova Pechino sul mare». Quindi partiamo in posizione di vantaggio non solo geografico, ma anche come rapporti umani consolidati.

Sul piano politico ci sono dei mal di pancia, perché la Lega non vuole che sia venduto nulla ai cinesi, che «investendo nelle nostre industrie le condizionano e poi non sappiamo che tipo di merci vogliono scaricarci». Ma è una posizione preconcetta che non ha una base logica perché Bossi dimentica che la Cina possiede il 60% del debito americano e ha partecipazioni azionarie in tutto il mondo.

Il progetto complessivo di Maggiora che vuol fare della Sicilia una specie di Manhattan da cinque milioni di abitanti è grandioso, incentrato su un aeroporto hub intercontinentale al centro dell'Isola con l'alta velocità che arriva direttamente dal Ponte. E piace ai cinesi. Maggiora sicherà a Pechino ai primi di ottobre per consultazioni sui progetti fatti in Cina e su quelli che riguardano la Sicilia.

Andiamo al «Corridoio Berlino-Palermo». Il ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, ha dichiarato a nome del governo che «è prioritario e immodificabile» e che sta contrastando «in maniera determinata» il disegno del nuovo commissario europeo ai Trasporti, Siim Kallas. Ne prendiamo atto.

Ma cos'è il «Corridoio Berlino-Palermo»? E' essenzialmente ferroviario per collegare il cuore dell'Europa alla Sicilia con i treni ad alta capacità che dovrebbero passare sul Ponte dello Stretto. Ma dov'è questa ferrovia veloce? Chi se ne sta occupando? Le Ferrovie gestite dall'ing. Mauro Moretti cosa stanno facendo per dare corpo a sostanza all'asse Berlino-Palermo?

La vera sfida è questa: la realizzazione

dell'alta capacità da Salerno fino a Palermo. Tutto il resto sono chiacchiere. Avevamo presentato il rischio del Ponte sullo Stretto che sarebbe pronto nel 2017-18, mentre la ferrovia veloce sarebbe arrivata vent'anni dopo. Se ora Kallas taglia a Napoli il «Corridoio 1», nemmeno tra vent'anni avremo i treni veloci. E il Ponte, senza questi treni, sarebbe come una sposa abbandonata all'altare. Ecco perché è fondamentale accelerare sui progetti e sulle risorse: e questo è compito del nostro governo e delle Ferrovie.

A che servono Ponte e treni veloci? Servono a fare arrivare rapidamente merci e passeggeri dal Nord Europa alla Sicilia e viceversa, perché per nave ci vogliono sei giorni. L'ipotesi è questa: le navi porta-container che arrivano dall'Asia attraccano ad Augusta, scaricano le loro merci semilavorate, vengono rifinite nelle industrie siciliane e poi portate al Nord con i treni veloci. Ma intanto i nostri porti in che situazione si trovano? Augusta ha progetti per l'ampliamento di piazzali e magazzini e per un pontile di due chilometri in acque profonde. Ma quanto tempo ci vuole? Pozzallo ha due problemi: l'insabbiamento e soprattutto ha un molo corto di 500 metri, basta che arrivi una grande nave per occupare praticamente tutto lo spazio. Se quindici anni fa il progetto americano della «Smith&Cooper» fosse stato recepito, adesso la situazione sarebbe diversa. Ora i cinesi interessati al Ponte sullo Stretto sono disponibili a entrare nel giro dei finanziamenti. Ma mancano le ferrovie e i porti attrezzati. Se fossero disponibili a prendere tutto il «pacchetto», cioè Ponte, ferrovie e porti, sarebbe un enorme passo avanti, ma ancora è prematuro pronunciarsi, se non sappiamo se vogliono investire sul Ponte.

CASO. La Regione rischia di perdere i fondi destinati al Ponte sullo Stretto e alle ferrovie

Investimenti per le infrastrutture L'Europa cancella la Sicilia: proteste

Il cosiddetto Corridoio 1, che avrebbe dovuto collegare Berlino a Palermo rischia di fermarsi a Bari. Il piano dei trasporti della commissione europea vale complessivamente 40 miliardi.

Giacinto Pipitone

PALERMO

*** Bruxelles cambia il piano di investimenti per le infrastrutture che dovrebbero collegare l'Italia, soprattutto il Sud, al Nord Europa. E la Sicilia rischia di essere tagliata fuori dai principali assi viari e dagli investimenti destinati a realizzarli. Cadrebbero così, giusto per fare i primi esempi, parte dei fondi destinati al Ponte sullo Stretto e alle ferrovie collegate (soprattutto quelle che dovrebbero collegare Messina, Catania e Palermo per ripartire poi dalla Calabria).

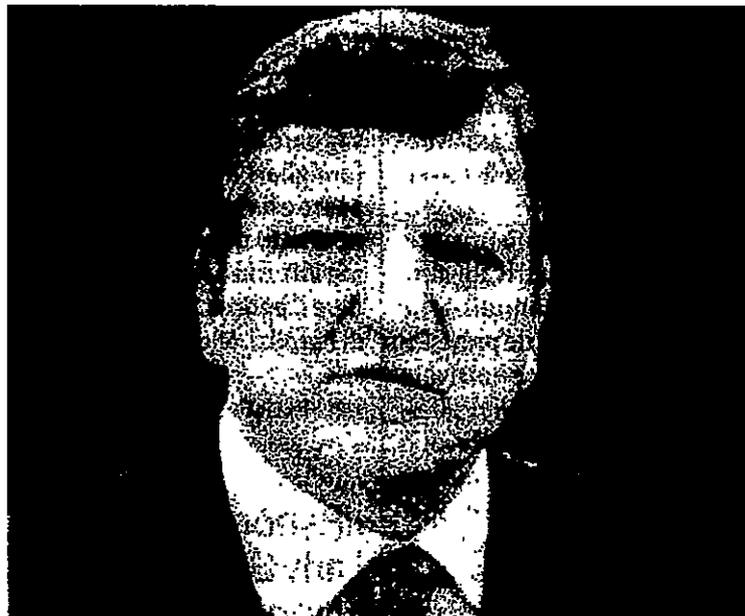
Il cosiddetto Corridoio 1, che secondo il piano dei primi anni Duemila doveva collegare Berlino a Palermo, verrebbe così trasformato in un asse che va da Helsinki a La Valletta e in quest'ottica l'ultima tappa italiana sarebbe Bari. In pratica - rileva la Regione - Basilicata, Calabria e Sicilia verrebbero tagliate fuori dagli investimenti. Il Ten-T (rete transeuropea dei trasporti), il piano della Commissione europea, vale 40 miliardi. Investimenti che non avrebbero nessuna ricaduta in Sicilia se il piano venisse approvato definitivamente.

Per ottenere la modifica del Ten-T la Regione ha attivato un braccio di ferro prima con Roma e poi con Bruxelles. Lombardo ha scritto due volte al presidente José Barroso, ottenendo per martedì un incontro fra i vertici della Regione e lo staff del commissario

Ue ai Trasporti, Siim Kallas. La delegazione siciliana verrà guidata da Francesco Attaguile, dirigente dell'ufficio di Bruxelles della Regione. Per Lombardo «se il piano passasse, la sorte delle infrastrutture appaltate, finanziate e progettate in tutta Italia meridionale sarebbe segnata. E queste sono l'unica vera leva per lo sviluppo del Sud». In pratica, spiega Attaguile, tutte le opere appaltate o progettate perderebbero la quota di cofinanziamento europeo «col rischio che si blocchino e che si debba per di più pagare le penali». Per Lombardo e Attaguile «è inspiegabile che, secondo il nuovo piano, per raggiungere Malta ci si dovrebbe imbarcare a Bari e fare un intero giorno di navigazione quando dalla Sicilia basterebbero poche ore». Il nuovo piano permetterebbe invece di spostare risorse sull'asse che va da Spagna a Russia.

Il caso ha messo inizialmente

contro Roma e Palermo. Lombardo ha attaccato il governo nazionale sostenendo che non si fosse speso per difendere la validità del progetto Berlino-Palermo. Il ministro per le Infrastrutture, Altero Matteoli, ha replicato duramente: «Non è vero. Abbiamo subito contrapposto la nostra contrarietà al nuovo piano con atti politici e tecnici, l'ultimo dei quali è una lettera inviata alla Kallas». A Bruxelles la battaglia contro il nuovo piano è trasversale e sta coinvolgendo la delegazione di parlamentari eletti nell'isola in tutti i partiti: da La Via a Iacolino del Pdl a Crocetta del Pd passando per Antinoro del Pdl. È una battaglia su cui confidano anche Confindustria e l'Ance, l'associazione dei costruttori, secondo cui «le opere del Corridoio 1 sono l'ultima spiaggia» per risolle-
vare l'economia dell'Isola.



Il presidente della commissione europea José Manuel Barroso. ANSA

L'EURODEPUTATO GIOVANNI LA VIA: «DECIDONO PARLAMENTO E CONSIGLIO»

«Berlino-Palermo resta intoccabile»

«Sul Corridoio Berlino-Palermo c'è stata molta confusione sul percorso decisionale. Un testo legislativo della commissione europea sulle infrastrutture ancora non c'è - dice l'eurodeputato Giovanni La Via -. La commissione europea ha semplicemente fatto una proposta su un quadro finanziario pluriennale dove ha ripartito le risorse tra le varie rubriche del piano. Ma solo a titolo esemplificativo, come ha confermato Kallas rispondendo ad una mia interrogazione. Quell'elenco non è l'elenco delle proposte che intende fare la commissione, per cui non c'è alcun orientamento».

«Il processo decisionale - aggiunge - ed è questa la cosa più importante, prevede che la commissione nell'autunno faccia una proposta relativa alle reti europee, ma la proposta andrà al Parlamento e al Consiglio dei ministri. E dovranno essere loro a concordare il testo finale, questo ai sensi del Trattato di Lisbona del dicembre 2010. E' materia di codecisione tra Parlamento e Consiglio dei ministri che potranno modificare integralmente la proposta della commissione. In sostanza Parlamento e Consiglio si siedono attorno a un tavolo, che si chiama tavolo di conciliazione, e ravvicinano le loro proposte, cioè cercano una mediazione possibile. Alla fine, quando concordano Parlamento e Consiglio il testo legislativo, in seconda lettura viene approvato sia dal Consiglio che dal Parlamento. Funzionando in questo modo, è pensabile che un'opera prioritaria, un'opera che tutti i membri italiani del Parlamento europeo

individuano come prioritaria, e che il nostro governo ritiene prioritaria, è pensabile che la commissione possa decidere qualcosa di diverso? Mi pare difficile. Lombardo ha inviato una lettera a Barroso che ce l'ha girata alla nostra attenzione, ma forse Lombardo era fermo alle regole di quando era eurodeputato».

«In secondo luogo all'interno del Parlamento stiamo lavorando perché il relatore sulle reti infrastrutturali sia un italiano, e abbiamo alcune chances che questo possa accadere, appunto per cercare di blindare la Berlino-Palermo e garantirci l'investimento che l'Europa può fare».

- Il problema è che senza l'alta capacità ferroviaria il Corridoio Berlino-Palermo resta senza alcuna sostanza e le nostre ferrovie non stanno muovendo un dito.

«Bisogna agire su due fronti: sul piano europeo sono fiducioso che risolveremo la situazione, sul piano nazionale debbono essere i parlamentari tutti del Mezzogiorno a chiedere con forza che il governo obblighi le ferrovie ad accelerare sull'alta capacità, altrimenti a che serve il Corridoio 1? Comunque a livello europeo ritengo che possiamo stare tranquilli perché nulla è compromesso, gli eurodeputati italiani sono compatti sulla questione e quindi è logico pensare che il Parlamento e il Consiglio dei ministri non modificheranno il Corridoio Berlino-Palermo così importante per lo sviluppo del nostro Mezzogiorno».

T. Z.

OGGI L'INCONTRO. Una delegazione siculo-calabra cercherà di blindare la tratta ferroviaria A Bruxelles confronto tecnico sul Corridoio Berlino-Palermo Ma se il governo di Roma non si impegna sull'alta capacità si discuterà su niente

TONY ZERMO

Oggi a Bruxelles una delegazione della Regione siciliana guidata da Attaguiile e una della Regione Calabria, comprensive di tecnici e politici, incontreranno i due più stretti collaboratori del commissario europeo ai trasporti Kallas, la signora Desiderée Oen e il direttore degli investimenti strategici Herald Ruijters. Le delegazione delle due Regioni meridionali cercheranno di far comprendere che cancellare il Corridoio 1 Berlino-Palermo è una follia perché fino al 2020 pone il profondo Sud dell'Italia; l'area che ha maggior bisogno di infrastrutture, fuori dagli obiettivi comunitari. E quindi parleranno dei prossimi lavori del Ponte sullo Stretto, i cui cantieri si apriranno tra un anno, come annunciato ufficialmente l'altro giorno da Pietro Ciucci, ad della «Stretto di Messina», e dell'importanza di fare arrivare l'alta capacità ferroviaria in Sicilia non solo fino a Palermo, ma anche più giù, verso i porti di Augusta e Pozzallo, la tratta più breve delle navi che dal canale di Suez arrivano nel Mediterraneo, un mare che sta acquisendo una centralità mondiale.

Ma qui casca l'asino, cioè sull'alta capacità ferroviaria. Mentre a livello di Parlamento europeo c'è già un fronte comune a difesa del Corridoio 1, il governo Berlusconi, in altre faccende affaccendato, non si pone nemmeno il problema del prolungamento ferroviario dell'alta capacità che dovrà passare sul Ponte. Come se la questione non esistesse.

Alla riunione di oggi a Bruxelles è stato chiesto l'intervento di un rappresentante delle Ferrovie italiane, ma almeno finora non c'è stata risposta ufficiale. Questo conferma un sospetto, che anzi è più che un so-

spetto, ma un fatto accertato: le Ferrovie si guardano bene dall'affrontare il problema dell'alta capacità al Sud. L'ad delle Ferrovie Mauro Moretti, a parte qualche vacua dichiarazione, ritiene che l'investimento sull'alta capacità fino a Palermo sia «in perdita» e quindi finché il governo non gli imporrà di provvedere e troverà le risorse, si guarda bene dall'intervenire. Lui fa un ragionamento aziendale: i treni ad alta velocità dal Nord fino a Salerno vanno bene, va bene anche l'alta capacità Napoli-Bari perché l'investimento potrebbe avere un ritorno, ma l'alta capacità lungo i quasi 500 chilometri dell'aspra Calabria fino in Sicilia costerebbe molto e collegherebbe due «deserti industriali», come disse Cofferati. E ci sa tanto che anche il viceministro delle Infrastrutture, Roberto Castelli, lo pensi allo stesso modo, non solo perché è leghista, ma anche perché ha una mentalità padana secondo la quale il centro dello sviluppo dev'essere nel triangolo industriale Milano-Torino-Genova. E per Genova si sta lavorando anche per il collegamento veloce con Rotterdam.

Solo che dimenticano, Moretti e Castelli, che l'alta velocità ferroviaria di cui menano gran vanto è stata realizzata anche con i soldi dei meridionali, che non possono pagare per non avere niente.

La situazione quindi è tale che al commissario Kallas e ai suoi collaboratori viene facile dire: ma perché insistete a chiedere il mantenimento della tratta Berlino-Palermo quando non avete la ferrovia, l'autostrada Salerno-Reggio è ancora da completare e i lavori del Ponte debbono ancora cominciare? Tutto vero, purtroppo. Allora bisognerà spiegare a questi illustri burocrati che la conferma del

Corridoio 1 da parte dell'Unione europea sarebbe un avallo e una spinta a mettere mano al più presto all'alta capacità al Sud e che questi treni veloci dovranno pur passare sul Ponte che altrimenti resterebbe dimezzato. E dal Ponte poi irradiarsi in Sicilia fino ai porti di Augusta e Pozzallo. Perché quel che non hanno ancora capito i burocrati baltici che stanno disegnando la mappa delle reti di trasporto dell'Europa è che nei prossimi anni il centro di tutto sarà il Mediterraneo e la Sicilia è il centro del centro. Come è possibile che si punti solo su Malta e Cipro, perché sono Stati, e si dimentichi la Sicilia con i suoi cinque milioni di abitanti e con tutta la storia che si porta appresso?

Aspettiamo di sapere il risultato dell'incontro di Bruxelles, ma intanto i nostri parlamentari - sì, anche quelli dell'opposizione - si muovano per impegnare il governo Berlusconi sull'alta capacità ferroviaria fino in Sicilia. Anch'essi finora non hanno capito a pieno che dare sostanza al Corridoio Berlino-Palermo è essenziale per il futuro. Che si impegnino su questo problema se vogliono onorare il mandato che gli hanno dato gli elettori. Tra l'altro abbiamo al governo tre ministri siciliani, Prestigiacomo, La Russa, Romano, più il presidente del Senato Schifani e più il segretario del Pdl Angelino Alfano. Se non ce la facciamo con questo «gruppo di fuoco» che speranza ci resta?

Ferrovie. Non hanno fatto nulla per la dorsale tirrenica fino in Sicilia, dando un alibi all'Ue