

## DIRETTRICI SOLO VERSO CITTÀ CON UN MILIONE DI ABITANTI O CON HUB PORTUALE Ecco perché vogliono tagliare il Corridoio Berlino-Palermo

**TONY ZERMO**

Ci sono delle strane cose che girano attorno al Corridoio Berlino-Palermo. Nell'incontro di ieri a Bruxelles la delegazione siciliana e calabrese si è scontrata con una visione tecnocratica dei Corridoi europei. Il principio del commissario ai trasporti Kallas è che queste direttrici europee debbono essere indirizzate in aree già infrastrutturate e che abbiano un milione di abitanti, che siano capitali nazionali o che abbiano un hub portuale dal traffico elevato. E siccome Sicilia e Calabria non hanno questi requisiti, allora verrebbero tagliate fuori. Da qui l'ipotesi, soltanto iniziale, di tagliare il Corridoio all'altezza di Napoli per dirottare l'alta capacità ferroviaria verso l'Adriatico e i porti di Bari e Taranto che insieme fanno hub. A questo punto la delegazione meridionale ha fatto presente che l'area metropolitana di Palermo supera il milione di abitanti, che lavori si stanno facendo sulle ferrovie in Sicilia, soprattutto nella zona di Palermo, il progetto della Catania-Palermo e della velocizzazione della Siracusa-Catania-Messina, e infine il fatto che tra un anno cominceranno i lavori per il Ponte che collegherà al Sicilia (cinque milioni di abitanti) al Continente.

Tra l'altro l'alta capacità Berlino-Palermo darebbe respiro al porto di Gioia Tauro che è agonizzante non potendo contare su una ferrovia celere. Già molte compagnie se ne sono andate. E se morisse Gioia Tauro morirebbe un quar-

to dell'economia della provincia di Reggio Calabria.

Al tavolo delle discussioni c'erano anche i rappresentanti del ministero delle Infrastrutture e del gruppo Ferrovie, i quali in questa occasione hanno difeso con determinazione il Corridoio Berlino-Palermo. Dall'altro lato del tavolo c'erano il dirigente degli investimenti strategici Harald Ruijters e Desiderée Olen, una signora cinese sposata a un filandese. La Olen, guarda caso, è dell'isola di Hainan, la prima che tre anni fa mandò una delegazione in Sicilia. Quindi dovremmo aver trovato un'amica importante.

In sostanza i supertecnici del commissario Kallas si sono resi conto che toccare il Corridoio Berlino-Palermo privilegiando solo le aree già sviluppate sarebbe uno sbaglio politico e sociale perché bloccherebbe fino al 2020 le prospettive di sviluppo della Sicilia. Il capo della delegazione siciliana Francesco Attaguile ha commentato: «Abbiamo fatto tutto il possibile per far valere le nostre buone ragioni e debbo dire che la delegazione italiana nel suo complesso ha sostenuto le nostre tesi. Entro 48 ore ci siamo impegnati a inviare a Bruxelles la documentazione dei lavori che si stanno facendo in Sicilia».

Le prossime tappe sono un nuovo confronto tecnico il 30 settembre a Bruxelles, che sarà preceduto da colloqui dei funzionari regionali al ministero delle Infrastrutture, e poi il 19 ottobre la riunione della commissione trasporti euro-

pei dove si metterà a punto la proposta che poi dovrà essere «condivisa» dal Parlamento europeo e dal consiglio dei primi ministri dei 27.

La cosa strana di cui accennavo all'inizio riguarda un colloquio di Attaguile con il vicepresidente europeo Antonio Tajani, il quale avrebbe ribadito: «Le indicazioni a Bruxelles le fornisce il nostro ministero delle Infrastrutture». E Tajani è stato commissario ai trasporti fino allo scorso dicembre e conosce bene la situazione. A questo punto nasce un'ipotesi, cioè forse all'inizio il ministero delle Infrastrutture ha puntato essenzialmente sul Corridoio che porta a Napoli-Bari-Taranto e dopo che c'è stata una sollevazione hanno deciso di sostenere la tratta Berlino-Palermo. Meglio tardi che mai.



IL COMMISSARIO UE, ANTONIO TAJANI

# Per il Corridoio 1 si apre un piccolo spiraglio

Presenza di posizione del ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Matteoli che ha scritto al commissario europeo Siim Kallas: «Quella tratta non è modificabile. Il nostro Governo non ha mai cambiato opinione».

Presenza di posizione anche del Presidente Lombardo. E si riparla del Ponte sullo Stretto

**L**a vicenda della modifica del Corridoio 1 da Berlino e Palermo non si chiarisce, nel senso che ancora non si sa chi la ha pensata o proposta, ma sembra assumere una piega positiva per la Sicilia. Dopo le preoccupazioni e le proteste, anche a seguito delle dichiarazioni del commissario europeo dell'Italia, Antonio Tajani, il governo italiano sembra avere assunto delle posizioni finalmente condivisibili. Il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, il piedicellino Altero Matteoli, ha scritto al commissario europeo Siim Kallas che il Corridoio 1 «Non è modificabile» e che «il Governo italiano non ha mai cambiato opinione ritenendolo prioritario e non modificabile». «Riguardo alle voci che fanno riferimento ad un eventuale intendimento - a livello tecnico - della Commissione Europea per una sostituzione del Berlino-Palermo con una nuova direttrice Helsinki-La Valletta - ha spiegato Matteoli - abbiamo subito contrapposto la nostra netta contrarietà con vari interventi politici e tecnici, l'ultimo dei quali è la lettera che ho inviato il 9 settembre scorso al Vice Presidente della Commissione Europea Siim Kallas, con delega ai Trasporti». E' quanto ha affermato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli parlando della lettera inviata a Bruxelles. «Non è rispondente al vero che da parte del Governo ci siano stati - ha aggiunto Matteoli - dichiarazioni o atteggiamenti timidi né che tale posizione sia stata assunta sulla spinta dell'opinione pubblica, essendo essa già conaturata ai nostri convenimenti politici che trovano vasta condivisione anche al di fuori della attuale maggioranza di Governo». Matteoli, nella lettera, oltre a confermare l'attenzione italiana per il progetto, ha ribadito che l'Italia ha confermato alle autorità di Bruxelles «l'importanza del Corridoio 1 (Berlino - Palermo) e la sua funzione di collegamento tra il sistema comu-

nitario ed il bacino del Mediterraneo» ed ha precisato che, «Palermo rappresenta il nodo più meridionale della rete, cuore nell'intera area del bacino Mediterraneo, e assolve quindi al compito di ricordare aree periferiche del continente europeo». Per quanto riguarda le questioni infrastrutturali interne, Matteoli, ha sottolineato l'importanza che la «continuità territoriale» venga garantita dal ponte sullo Stretto di Messina «di cui si dispone già del progetto definitivo» il ministro ribadisce che l'Italia ha «interamente finanziato nell'ambito del Contatto di Programma di RfI», dal potenziamento della Messina-Palermo e dal completamento della Salerno-Reggio Calabria dove sono in corso lavori per oltre 7 miliardi di euro. «Onde evitare equivoci - ha aggiunto Matteoli nella lettera -,

preciso anche che il collegamento Napoli - Bari era stato indicato come segmento antenna integrato al Corridoio 1 per consentire un possibile collegamento con il Corridoio 8 (Bari-Durazzo-Varna). Un'inclusione che però non doveva compromettere in alcun modo l'essenzialità e l'organicità del collegamento Berlino-Palermo. Pertanto, come dal sottoscritto già sottolineato in una mia nota a Lei inoltrata nel mese di luglio di questo anno, il Corridoio multimodale Helsinki - Valletta, dovrebbe necessariamente contenere l'intera evoluzione del Corridoio Berlino - Palermo e l'interpretazione del prolungamento Napoli - Bari, come alternativa al segmento Napoli-Palermo, non sarebbe in alcun modo condivisa dal Governo italiano e dai rappresentanti italiani, di ogni orientamento politico, nel Parlamento europeo». Quindi, tanto rumore per nulla. Il presidente della Regione, Raffaele Lombardo, è cauto. «Noi abbiamo fatto tutto quello che potevamo - ha detto - lo ho scritto e parlato con mezzo mondo, dai parlamentari europei a quelli

del sud, dai ministri competenti a Barroso e a tutte le istituzioni, perché questa iniquità non si perpetri». «In pratica - ha continua-

to Lombardo - 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. Dopo tutto quello che ha speso, e non solo a parole, il nostro governo a cominciare dal presidente del Consiglio, sulla questione del Ponte sullo Stretto, bocciarlo facendone venire meno la legittimazione europea per cui, saltando il corridoio 1, il ponte sarebbe un'opera isolata e fine a se stessa, sarebbe un fallimento». Dunque, in Italia e in Sicilia tutti sono d'accordo a non modificare né semmai ad aggiungere. In Europa, anche il commissario di essere d'accordo con queste ipotesi. Ed allora. Probabilmente ha ragione l'assessore regionale Pier Carmelo Russo: sostiene «è il Governo Berlusconi che mi sta facendo confusione». In ogni caso, è meglio tenere gli occhi molto, molto aperti.

## A Bruxelles una verifica utile ma ancora non decisiva

Il Corridoio uno, Berlino-Palermo, è stato al centro di una riunione tecnica che si è tenuta a Bruxelles martedì scorso, chiesta dalla Regione siciliana, con la Commissione europea. La verifica è stata utile, anche se i funzionari della Commissione europea hanno ribadito che la decisione finale non potrà che essere politica. All'incontro con la delegata dal commissario europeo ai trasporti, Desiree Oen, che era accompagnata dal direttore delle reti transeuropee e degli investimenti strategici, Herald Ruijters, ha partecipato una delegazione guidata da Francesco Attagüile, dirigente generale della Presidenza della Regione siciliana, di cui facevano parte Gandolfo Gallina, capo di gabinetto dell'assessore delle Infrastrutture della Regione siciliana, Giovanni Lagana, dirigente generale Infrastrutture e Trasporti della Regione Calabria, Roberto Ferrazza, dirigente Reti-Ten-T, Ministero delle Infrastrutture, Sandra Ferrari, dell'ufficio di Bruxelles delle Ferrovie dello Stato, Massimo Mareconi, direttore progettazioni della Società Stretto di Messina e Rodolfo De Dominicis, Presidente della Società

degli Interporti siciliani. Tutti i soggetti istituzionali hanno sottolineato che è imprescindibile per il sistema europeo dei trasporti continuare ad includere il corridoio uno tra le direttrici transeuropee, per garantire il collegamento delle regioni dell'estremo Mezzogiorno italiano, Calabria e Sicilia, soprattutto per rafforzare il loro ruolo nel collegamento dell'Europa verso le nuove realtà del Nord Africa e le rotte marittime che collegano l'Europa ai Paesi nuovi protagonisti dell'economia mondiale: Cina, India e Brasile. Proprio in forza di questa considerazione "unitaria", la Commissione ha accettato la presentazione di una proposta per l'integrazione del nuovo corridoio della rete europea dei trasporti, il corridoio 5, che si sovrappone allo storico corridoio uno Berlino-Palermo. Il nuovo corridoio propone infatti un nuovo collegamento Helsinki-La Valletta, che da Napoli devierebbe verso Bari per poi confluire il suo percorso lungo una "via del mare". La proposta italiana di aggiornamento del nuovo corridoio 5 prevede, adesso, di mantenere in vita

il collegamento con la Sicilia, attraverso la linea Napoli-Salerno-Ciòia Tauro-Reggio Calabria-Messina-Catania-Palermo. La scheda tecnica sarà formalizzata dal ministero italiano delle Infrastrutture, e parte con il "parere positivo" delle Regioni Sicilia e Calabria, delle Ferrovie, attraverso Rfi, della società Stretto di Messina, di tutti i soggetti istituzionali che hanno promosso, il confronto con la commissione europea, nell'imminenza della definizione della proposta di revisione della rete Ten-T, prevista per il 19 ottobre. Le posizioni definitive saranno chiarite solo nel corso dell'incontro bilaterale del 30 settembre, che proprio la signora Desiree Oen, ha già fissato con il governo italiano, che sarà rappresentato da una delegazione del Ministero delle Infrastrutture. La riunione del 30, sarà preceduta da un incontro a Roma, nella sede del ministero, come richiesto da Sicilia e

Calabria. In quell'occasione, sarà possibile definire la posizione italiana alla luce degli elementi emersi dalla riunione di oggi. «La metodologia che ha guidato il progetto di revisione della rete Ten-T - ha detto alla delegazione italiana la signora Oen, consigliere del commissario ai trasporti Siim Kallas - non lascia spazio a dubbi: la nuova rete collegherà le capitali alle grandi aree metropolitane e ai grandi centri urbani con più di un milione di abitanti, secondo rigidi parametri statistici». Palermo, secondo i parametri di Eurostat, è il primo dei grandi centri urbani italiani a non rientrare nella classificazione di "nodo" secondo la nomenclatura europea. È questo il motivo che sta alla base della modifica del tracciato del corridoio nord-sud. «Una motivazione - ha sottolineato

Francesco Attagüile, direttore generale degli affari europei della Regione Siciliana - che non tiene conto della dimensione metropolitana di Palermo, né del grande livello di investimenti che è stato mobilitato attorno al progetto del vecchio corridoio uno: dai 17 miliardi di euro di investimenti progettati dalle Ferrovie, alle opere deliberate dal Cipe nello scorso mese di agosto, fino allo stato di avanzamento delle attività per la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina, compresa l'aggiudicazione della gara d'appalto. Tutti argomenti che fanno parte del "draft" tecnico che il Ministero delle Infrastrutture ha preparato in collaborazione con gli assessorati alle Infrastrutture di Sicilia e Calabria e che rappresentano un vero e proprio "pacchetto" di grandi opere che non può certamente essere considerato - ha detto Attagüile - di secondo livello rispetto alla rete trans-europea dei trasporti».

«La riunione di oggi ha rappresentato - ha concluso Attagüile - il massimo impegno tecnico per contrastare l'intenzione di modificare il corridoio uno. E ha fatto riscontrare la sostanziale convergenza di tutti i soggetti istituzionali italiani sulla difesa del percorso originario. Occorre ora una forte determinazione politica per supportare i dati tecnici e ottenere la modifica dell'orientamento della Commissione». «La proposta presentata oggi dalla delegazione italiana sarà valutata in sede tecnica. E sarà sottoposta - ha assicurato la signora Oen - al Commissario, prima del prossimo Consiglio europeo. Poi resterà tempo fino al 19 ottobre per accettare, nel corso della serie di incontri bilaterali già in programma, che la salvaguardia del progetto del vecchio corridoio Berlino-Palermo sia ancora considerata una priorità per l'armonico sviluppo europeo».

**CORRIDOI.** Il nuovo disegno dell'Europa per 2014-2020

# Non sarà più Berlino-Palermo ma Helsinki-Malta

L'importante non è da dove parte la tratta ma riuscire a farla passare anche dalla Sicilia

**TONY ZERMO**

Il Corridoio 1 non si chiamerà più Berlino-Palermo, bensì Helsinki-Malta. Questo è un fatto ormai assodato, niente di drammatico se questo Corridoio arrivasse da una parte a Bari-Taranto e dall'altra proseguisse verso la Sicilia. Perché l'importante è proprio questo: il Corridoio che arriva fino a Catania e a Palermo. Che poi parta da Helsinki e non da Berlino è un fatto secondario, anche se non comprendiamo come mai la Germania non mantenga fermo il punto.

Per fare arrivare il Corridoio 1 da Helsinki in Sicilia bisogna superare alcuni ostacoli perché la commissione trasporti presieduta da Siim Kallas ha stabilito alcuni criteri: 1) i Corridoi debbono essere indirizzati in aree urbane dove ci sia almeno un milione di abitanti, 2) che siano infrastrutturate, 3) che abbiano un porto con grosso movimento merci. L'unica eccezione si farebbe solo per le città capitali di Stato, come Malta e Cipro.

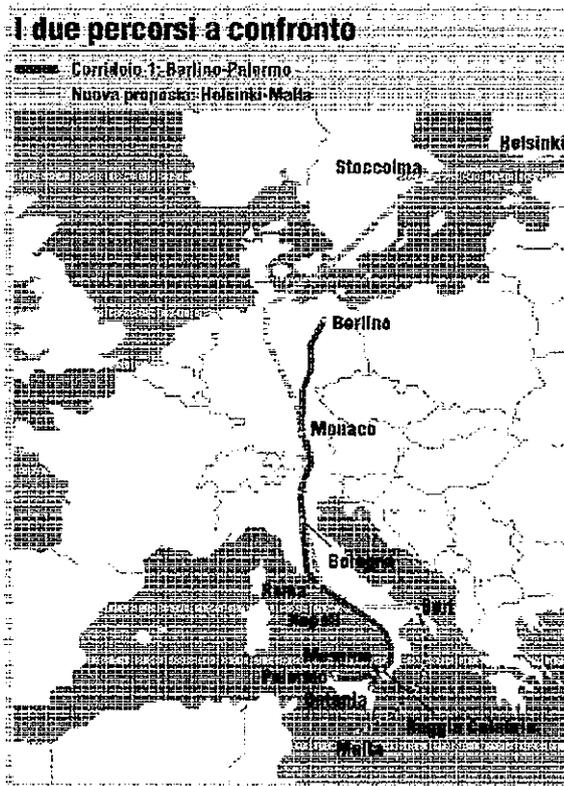
«Noi - dice Francesco Atraguile, direttore regionale per le relazioni esterne - abbiamo certamente un requisito, cioè Palermo con un milione e centomila abitanti. Per Catania i numeri sono diversi: c'è stato un primo calcolo fatto solo con 27 paesi vicini che insieme al capoluogo facevano 765 mila abitanti, un calcolo più allargato con i territori di altre province contigue che gravitano sulla città parlava esageratamente di un milione e 600 mila abitanti. Comunque, il dato certo è che almeno Palermo e provincia superano il milione di abitanti e quindi abbiamo almeno uno dei requisiti richiesti dalla commissione trasporti. L'altro punto a nostro favore può essere l'infrastrutturazione perché avremo il Ponte sullo Stretto e perché il Cipe nella seduta del 3 agosto ha stanziato somme per il progetto dell'alta capacità ferroviaria da Salerno a Reggio Calabria e inoltre è in corso di definizione il progetto della ferrovia veloce Catania-Palermo. Attenzione che anche Malta è con noi, ho

parlato con il premier Michael Frendo, perché a Malta il fatto di essere collegata con i traghetti da Bari o Taranto non piace per nulla, loro vogliono essere collegati con la Sicilia che è dietro la porta».

«Le prossime tappe di avvicinamento - aggiunge Atraguile - sono martedì incontro al ministero delle Infrastrutture per blindare la posizione italiana. Venerdì prossimo a Bruxelles avremo un nuovo incontro con i dirigenti dei trasporti Desirée Oen e Harald Ruijters per definire i punti a nostro vantaggio, il 6 ottobre si terrà il consiglio dei ministri delle Infrastrutture con Matteoli che prima avrà un incontro con il commissario Kallas e il 19 la commissione farà la sua proposta che dovrà essere condivisa dal Parlamento e dal consiglio dei ministri delle Infrastrutture».

Si deve capire a Bruxelles una cosa: quando i Paesi del Nordafrica saranno pacificati e dovranno cominciare la rico-

struzione da dove pensate sia meglio che materiali e merci arrivino, da Bari, oppure dalla Sicilia? C'è già la Grimaldi che ha un collegamento per soli Tir Civitavecchia-Catania-Malta, che sarà prolungato verso la Libia appena possibile. E' prevedibile che le navi della Grimaldi imbarchino anche a Catania e Augusta dei camion con merci e materiale, il che sarebbe uno sfogo notevole per le nostre industrie. Per l'Africa e il Medio Oriente la Sicilia è il più prossimo Nord dell'Europa. Se poi, come ha detto Frattini, la Sicilia dev'essere la punta di lancia dell'Italia nel Mediterraneo tagliarla fuori dai Corridoi europei non avrebbe senso. Sarebbe uno smacco per la Sicilia, ma anche per Matteoli e il viceministro Castelli, e con loro tutti i ministri siciliani. Berlusconi vuole il Ponte. Bene, ma se su quel Ponte dei sospiri non passeranno i treni veloci del Corridoio europeo sarebbe una sconfitta anche per lui.



## FERROVIE il piano

■ **Risorse.** Per la Sicilia previste opere per 7 miliardi e 700 milioni, ma sono disponibili soltanto 2 miliardi. Anche per il Nodo Catania solo 8 milioni (invece di 464) per la progettazione dell'interramento di 2 km

# Un miliardo per Napoli-Bari per Salerno-Sicilia 230 mln

## Molti progetti per l'Isola, ma quasi tutti senza finanziamenti

### TONY ZERMO

Disoccupazione a parte, il vero problema della Sicilia è quello delle ferrovie, che non significa solo trasporto passeggeri, ma soprattutto movimentazione di merci. Non potendo trasportarle in aereo a causa dei costi, la sola concreta possibilità sarà quella del Ponte sullo Stretto e dell'alta capacità ferroviaria che ci passa sopra. Finora siamo stati bloccati dai lavori di una autostrada impraticabile e dal tappo dello Stretto. Tra 7-8 anni dovrebbe essere già realizzato l'attraversamento stabile dello Stretto, ma a che serve se non ci passano i treni veloci in grado di portare le merci in 24 ore nel cuore dell'Europa?

Il Cipe nella seduta di 3 agosto, nel quadro del Piano Sud, ha stanziato per l'alta capacità Napoli-Bari 790 milioni, più 100 milioni ciascuna le Regioni Campania e Puglia, cioè quasi un miliardo. Per l'alta capacità Salerno-Reggio Calabria solo 200 milioni per l'abbassamento del piano dei binari e per «l'intubazione del percorso» (gallerie?). Inoltre 230 milioni per la velocizzazione della Battipaglia-Paola-Reggio Calabria. In tutto 430 milioni, di cui sono disponibili solo 230 milioni, che ovviamente non possono bastare. Non c'è nemmeno la previsione di spesa, per cui non si conosce l'importo globale dell'alta capacità che da Battipaglia deve arrivare al Ponte. Abbiamo il sospetto che ancora

non sia stato deciso se sistemare l'attuale linea con 3 miliardi e mezzo, oppure fare un nuovo percorso ad alta velocità che costerebbe qualche decina di miliardi. Probabilmente sceglieranno la prima soluzione. Nella seduta del 3 agosto il Cipe sottolineava «l'importanza strategica del Corridoio Berlino-Palermo come strumento fondamentale dello sviluppo della Sicilia», ma evidentemente non poteva sapere che a Bruxelles avrebbero cambiato le carte in tavola.

Ci sono invece molti progetti (e pochi finanziamenti) per le ferrovie in Sicilia, come leggerete nello specchio accanto. Ad esempio per il Nodo Catania, interrimento di due chilometri, sono previsti 464 milioni, ma sono disponibili solo 8 milioni per la progettazione definitiva, mentre per il Nodo Palermo è prevista la spesa di un miliardo e 77 milioni tutti disponibili.

Andiamo alla direttrice Catania-Palermo. Per il tratto Catenanuova-Enna previsto un miliardo e 446 milioni, ma solo 6 milioni disponibili per la progettazione preliminare. Per la tratta Enna-Pollina-Castelbuono (con il tunnel di 45 chilometri sotto le Madonie) previsti 3 miliardi e 749 milioni, disponibili solo due milioni per lo studio di fattibilità. Stanziano briciole, come dire: vorrei, ma non posso.

Le sole opere finanziate totalmente sono il raddoppio Bivio Zurria-Catania-

Acquicella per 116 milioni, la tratta Bicozza-Motta per 96 milioni, la tratta Motta-Catenanuova per 384 milioni, la tratta Ognina-Catania Centrale per 116 milioni e la tratta Roccapalumba-Mari-nopoli per la velocizzazione dell'attuale Palermo-Catania per 62 milioni.

Poi sono finanziati con 30 milioni per potenziamenti tecnologici la velocizzazione dell'attuale Catania-Palermo, il potenziamento della Messina-Palermo e della Messina-Siracusa per 28 milioni, e infine altri 132 milioni sempre per la Palermo-Messina e la Messina-Catania-Siracusa.

In sostanza su una previsione globale di spesa di 7 miliardi e 700 milioni sono disponibili solo due miliardi e 57 milioni, mancano 5 miliardi e 643 milioni. La speranza è che questi progetti, anche senza ricorrere ai possibili investimenti cinesi, non restino solo sulla carta e che la Sicilia possa avere in tempi non biblici un sistema ferroviario degno di questo nome.

### Catania-Palermo

Sulla carta sono previsti oltre 5 miliardi, ma ci sono soltanto spiccioli

## INFRASTRUTTURE IN SICILIA

### intervista a Lombardo

# «Con il Corridoio 1 decine di milioni al porto di Augusta»

## Il governatore oggi incontra il ministro Matteoli: «Si può sbloccare un grande progetto per l'hub»

**MARIO BARRESI**  
NOSTRO INVIATO

AUGUSTA. Per accoglierlo hanno riaperto il municipio dopo vent'anni di "lavori in corso". Ma già da stamattina lo richiuderanno: riprenderà il cantiere e fra qualche tempo sarà inaugurato. Ma la visita istituzionale di Raffaele Lombardo ad Augusta, 28 anni dopo l'ultima di un presidente della Regione (Santi Nicita) arriva in un momento particolare e, come dice il sindaco Massimo Carrubba con grande dignità, «in una città in preda ai morsi della crisi e della disoccupazione». E quindi il tema del corridoio 1 Berlino-Palermo potrebbe sembrare quanto di più lontano dalle esigenze dei cittadini augustani che aspettano Lombardo in piazza e poi all'ospedale, chiedendogli di continuare a far nascere i qui i bambini mantenendo i reparti di Ginecologia e Ostetricia. Eppure la testa del presidente è già all'incontro di oggi alle 9 al ministero delle Infrastrutture, assieme al suo collega della Calabria, Giuseppe Scopelliti: «Ci chiuderemo in una stanza col ministro Altero Matteoli e non usciremo da lì fin quando non sarà confermata la linea espressa dal governo sul mantenimento del Corridoio 1 fino alla Sicilia».

**Presidente, ma qual è l'importanza concreta dell'incontro con Matteoli?**

«Visto che siamo ad Augusta, faccio un esempio specifico su questo territorio. Se a Roma e a Bruxelles finiscono di giochicchiare e si conferma il corridoio avremo i finanziamenti per il potenziamento del porto di Augusta, che qui può dare sviluppo e lavoro. Si tratta di decine e decine di milioni di fondi europei che si ri-

schia di perdere perché qualcuno vuole truccare le carte. E noi lo impediremo: non mi fido del "fido" sottosegretario Castelli e chiederò al ministro che sia lui stesso in persona all'appuntamento di giorno 30 a sostenere il ripristino del corridoio».

**Sabato l'assessore Sparma ha confermato lo sblocco di 50 milioni per la bonifica della rada del porto di Augusta. A che punto è l'iter?**

«Si quei soldi ci sono e saranno disponibili subito. Ma questo è niente rispetto al progetto di rilancio del porto che potrebbe venir fuori già domani (oggi per chi legge, ndr) in sede europea, ce lo faremo confermare da Matteoli, noi abbiamo un progetto di potenziamento del porto di Augusta».

**In ballo c'è anche l'interesse dei cinesi.**

«Prima c'era un contatto con il Giappone, adesso i cinesi sono molto più forti ed è chiaro che gli investimenti sono legati alla competitività dell'infrastruttura che, diventando un hub e rientrando nei corridoi Berlino-Palermo e Suez-Gibilterra, sarà ancora più appetibile».

**Resta sempre critico sul rigassificatore?**

«Su questo argomento mi spoglio delle mie idee di politico e di cittadino, che mi vedono abbastanza perplesso. La scelta adesso è tecnica e saranno i tecnici dell'assessorato competente a dire l'ultima parola, molto presto. C'è un investimento notevole e un risvolto occupazionale importante per due-tre anni, ma a regime i posti di lavoro saranno poche decine. È pure vero che ci sono altri fattori economici, come le compensazioni per i

territori interessati e gli introiti fiscali per la Regione. Io aggiungerei un altro punto: se dovesse partire questo impianto, con una notevole produzione di energia, una parte di questa venga concessa a tariffa agevolata alle nuove aziende che si insedieranno nella zona».

**Gli augustani l'hanno ringraziata per essersi battuto contro il termovalorizzatore. È finita davvero?**

«Sembra così, ma nella testa di qualcuno, e uso il maschile come neutro perché è giusto che sia così, da queste parti alberga l'idea che il progetto non sia del tutto archiviato. Io mi auguro che non sia così e penso che non sia così, perché la nostra politica ambientale e di gestione dei rifiuti sta andando da tutt'altra parte, e perché questo territorio è stato già pesantemente danneggiato dal punto di vista ambientale. Ci manca solo che ci vogliano fare una centrale nucleare...».

**Intanto Standard & Poor's ha declassato la Regione. Qual è stata la sua prima reazione?**

«Personalmente, se posso permettermi, da domani in poi propongo di licenziarli, questi qui. Non sia considerata una bestemmia, ma se ne tornino ad analizzare il Bangladesh piuttosto che gli Stati Uniti. Non ci analizziamo da soli, possiamo anche psicoanalizzarci da soli...».

## INFRASTRUTTURE

# Berlino-Palermo: anche per Berlusconi il «Corridoio 1» non si tocca

La lettera. Il premier scrive a Barroso per sottolineare «la necessità che la tratta passi dalla Sicilia con l'Alta capacità ferroviaria, in modo da non mettere a rischio i fondi per il Sud»

## TONY ZERMO

Il «Corridoio 1» deve passare in Sicilia. E' questo il succo dell'incontro dei presidenti delle Regioni Sicilia e Calabria, Lombardo e Scopelliti, con il ministro dell'Infrastrutture Altero Matteoli. Lombardo e Scopelliti erano rispettivamente affiancati dai direttori regionali Attaguile e Laganà. Sostanzialmente la posizione italiana adesso è chiara: il Corridoio 1 è «immodificabile», come è scritto nella lettera inviata dal ministro Matteoli al presidente della commissione europea dei Trasporti, Siim Kallas. C'è anche un lettera del premier Berlusconi al presidente della commissione europea Barroso in cui si ribadisce «la necessità di fare arrivare il Corridoio 1 fino in Sicilia con l'alta capacità ferroviaria per non mettere a rischio gli stanziamenti previsti nel Piano Sud», le opere per il Ponte sullo Stretto, il potenziamento della ferrovia Messina-Palermo, i Nodi ferroviari di Catania e Palermo e l'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Ieri Matteoli, Lombardo e Scopelliti hanno inviato una lettera comune a Barroso e Kallas per ribadire la posizione del governo.

Ha detto Lombardo al termine della riunione romana: «Mi auguro che si recuperi il Corridoio Berlino-Palermo perché credo che la commissione europea, in un'iniziale assenza di rigidi paletti dettati dall'Italia, abbia programmato diversamente. Il ministro Matteoli ha garantito che parteciperà alla riunione di venerdì a Bruxelles. Sia io che il presidente Scopelliti siamo disponibili a parteciparvi. Domani sarò ad Aarhus per la conferenza delle regioni periferiche e marittime di cui abbiamo la presidenza e anche da lì lancerò un messaggio forte». «Si tratta - ha concluso - di superare un criterio che è stato introdotto inopinatamente sulle dimensioni delle città che sarebbero appro-

do finale o circa la consistenza dei porti».

Fino a qualche settimana fa non si capiva bene quale fosse questa posizione italiana, e cioè, se come afferma il vicecommissario Tajani, le indicazioni siano state fornite a Bruxelles dal nostro ministero delle Infrastrutture. Ora la questione è stata chiarita nel senso che Matteoli e Castelli hanno sicuramente sollecitato il Corridoio 5 Napoli-Bari, ritenendo però che il Corridoio 1 Berlino-Palermo stabilito nel 2003 fosse «scontato». A Bruxelles hanno voluto ritenere che l'Italia volesse solo la Napoli-Bari e non più la Berlino-Palermo per cui hanno cambiato le carte in tavola. C'è da presumere che da parte italiana ci sia stata una certa superficialità, perché se avessero chiesto in primis il mantenimento del Corridoio Berlino-Palermo e poi in seconda battuta anche il Napoli-Bari non ci sarebbe stato tutto questo ambaradan.

Qui giocano molti fattori. Da un lato l'Europa non ha tutti questi soldi per contribuire sia alla Napoli-Bari e sia al Corridoio che scenda in Sicilia e quindi Kallas vede meglio la Napoli-Bari che non la Sicilia, anche se il Ponte è stato inserito nel «core network», cioè è entrato nella lista delle opere di interesse europeo, e questo è un dato positivo.

Sulla questione permane il sospetto del gioco delle tre carte dei nostri politici, nel senso che l'accordo quasi tacito fatto dall'allora premier D'Alema con Bassolino per la Napoli-Bari resta comunque in piedi, anche per l'interesse del ministro Fitto di fare arrivare l'alta capacità ferroviaria nella sua Bari. Insomma si stava bellamente per «scavalcare» il Corridoio Berlino-Palermo che avrebbe dovuto avere la precedenza assoluta. Tutto questo al contrario di quanto dice da sempre il presidente Napolitano, e cioè «l'Italia non cresce se non cresce il Sud».

Ora il governatore della Puglia, Nichi

Vendola, è allarmato dalle legittime richieste di Sicilia e Calabria. «C'è un accordo con il governo per il Corridoio 5 che arriva a Bari - dice -, è un lavoro che si completa per moduli in cui ogni tratto terminato è subito funzionale. Ci sarà tutto pronto entro il 2018». Dimentica che la Sicilia e la Calabria avevano la precedenza e che la Puglia in sostanza starebbe facendo uno scippo storico dalle conseguenze disastrose per le regioni più meridionali del Paese.

Nel frattempo l'estone Kallas vorrebbe spostare l'apice del Corridoio 1 da Berlino a Helsinki, con un tratto che porta alla sua Tallin. Dire poi, come fa Kallas, che il Corridoio debba essere Helsinki-Malta, quest'ultima collegata a Bari con traghetti, è una castroneria geografica, perché Malta è meglio collegata dalla Sicilia, come concorda Michael Frendo, presidente del Parlamento maltese.

Hanno fatto sentire nuovamente la loro voce gli eurodeputati italiani guidati da Pittella e Mauro che hanno accusato Bruxelles di «privilegiare le regioni europee del centro-nord» affermando che si deve porre fine «alle alle ambiguità tanto della commissione quanto del governo italiano e delle stesse Ferrovie dello Stato che sostengono il progetto diretto verso Bari a discapito della Sicilia». «Nel Mediterraneo - conclude la nota degli eurodeputati, tra cui Vito Bonsignore - passa un terzo del commercio marittimo mondiale con navi che poi impiegano sei giorni per arrivare ad Amburgo o a Rotterdam. Utilizzare i porti italiani permetterebbe un taglio di cinque giorni, ma si vuole evitare che siano danneggiati i porti tedeschi e belgi».

E' un gioco di pedine sulla scacchiera europea con interessi contrapposti. Non sarà una partita facile.

# Berlusconi a Micciché e Urso «Salverò la Berlino-Palermo»

Oggi a Bruxelles colloquio per salvare il Corridoio 1.

## TONY ZERMO

La richiesta di difendere il Corridoio 1 Berlino-Palermo è arrivata fino a Berlusconi che ha ricevuto ieri il sottosegretario al Cipe Gianfranco Micciché e l'ex viceministro Adolfo Urso, presente il segretario del Pdl Angelino Alfano. Ha detto Urso: «Abbiamo fatto presente che il divario tra Nord e Sud cresce ancora in maniera sensibile e che quindi c'è bisogno di infrastrutture per lo sviluppo. Berlusconi ha promesso il suo impegno per l'immodificabilità del Corridoio Berlino-Palermo e, su richiesta di Micciché, ha detto che sarà finanziato l'aeroporto di Comiso per quanto riguarda le spese dei controllori di volo».

Questo è quanto. Oggi in Lussemburgo il viceministro delle Infrastrutture Roberto Castelli incontra il direttore degli investimenti strategici dei trasporti Herald Ruijters e la signora Desirée Olen, consigliere politico del commissario Siim Kallas. Il mandato di Castelli, dopo le iniziali incomprensioni, è chiaro: difendere il Corridoio 1 Berlino-Palermo, o, se non fosse possibile, accettare il Corridoio Helsinki-Napoli-Bari a patto che da Napoli prosegua anche per la Calabria, la Sicilia e Malta. Si tratta di convincere i burocrati di Bruxelles che non possono tagliare fuori Sicilia e Calabria dai finanziamenti europei 2014-2020 perché «declasserebbero» il Ponte sullo Stretto, i programmati lavori ferroviari e autostradali e i porti di Augusta-Pozzallo.

Non crediate che sia un compito facile, anche perché ci sono «nemici interni». Tanto per fare un esempio l'ex ministro dei Lavori pubblici Paolo Costa, attuale presidente dell'Autorità portuale di Ve-

nezia, dice in un'intervista che bisogna puntare sugli aeroporti e sui porti. Per gli aeroporti indica Milano, Roma e Venezia, e per i porti quelli dell'Alto Tirreno (Savona, Genova, La Spezia, Livorno) e dell'Alto Adriatico (Ravenna, Venezia e Trieste), della Campania (Napoli e Salerno) e della Puglia (Bari, Brindisi, Taranto). Più il transhipment a Gioia Tauro (scarico e carico su altre navi più piccole). E' come mettere il bollo sull'annullamento del Corridoio dal Nord fino a Palermo a cui pensa il commissario europeo Kallas. Come fa l'ex ministro Costa a dimenticare che c'è un Ponte sullo Stretto i cui cantieri apriranno tra pochi mesi e che collegherebbe il Mediterraneo all'Europa? Come fa a dimenticare che l'aeroporto di Catania ha sei milioni di passeggeri l'anno?

L'esternazione di Paolo Costa è comunque sintomo di una visione consolidata al Nord, e cioè che la ricchezza e il progresso stanno sempre in Alta Italia. La sostanza è che la politica e i grandi gruppi industriali continuano a penalizzare, anzi semplicemente a ignorare, Sicilia, Calabria e Basilicata. E non hanno ancora capito l'importanza fondamentale del Mediterraneo. E' una concezione leghista, quella di lasciare il profondo Sud al suo destino. Ecco perché non ci rassicura del tutto che a trattare la questione del Corridoio 1 sia il viceministro Roberto Castelli, persona perbene, ma leghista, sia detto con il dovuto rispetto. Tra l'altro

non ci sarà il presidente della Regione Calabria, Scopelliti, forse perché «accontentato» sul porto di Gioia Tauro, entrato nel «core network».

Ieri ad Arhus, in Danimarca, la commissione intermediterranea presieduta da Raffaele Lombardo ha ripreso le preoccupazioni di tutte le regioni periferiche a proposito del completamento dei 30 progetti prioritari che fanno parte della rete approvata nel 2004. Soprattutto è volere comune che non si tocchino i Corridoi che riguardano il Mediterraneo. In direzione del mantenimento della tratta Berlino-Palermo vanno anche le raccomandazioni della commissione intermediterranea per l'impiego dei 10 miliardi del fondo di coesione. Ha detto Lombardo che «nel momento in cui entrano in crisi i modelli imposti come vincenti in un'economia dominata dalla speculazione finanziaria virtuale, proprio dalle periferie dell'Europa e del mondo può venire la ripresa di un'economia reale. E soprattutto dal Mediterraneo, grande giacimento sottoutilizzato di valori e risorse umane. Il governo nazionale commette un crimine contro il Sud non difendendo il Corridoio Berlino-Palermo. E' inquietante l'assenza in Lussemburgo del ministro Matteoli e del presidente della Regione Calabria, Scopelliti, che pure avevano promesso che ci sarebbero andati. Mi auguro, ma temo che non sia così, che non si tratti di un'orchestrata iniziativa per farci perdere il Corridoio 1. Sarebbe un crimine contro un terzo della popolazione italiana che, come evidenziato dal rapporto Svimez, sembra condannata all'emarginazione, alla povertà e alla fuga da questi territori».