

LA MISSIONE IN CHIAROSCURO DEL VICEMINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE CASTELLI: «LA QUESTIONE È ANCORA APERTA»

«La Napoli-Bari si farà, speriamo anche la Berlino-Palermo»

TONY ZERMO

A furia di spingere, la porta comincia ad aprire uno spiraglio. A Bruxelles stanno iniziando a capire che non possono tagliare a freddo il Corridoio 1 Berlino-Palermo per far posto a Helsinki-Napoli-Bari-Malta (con i traghetti). Tra le condizioni poste dalla commissione europea dei Trasporti c'era che le direttrici dovevano approdare in una città da un milione di abitanti. Ebbene, il viceministro alle Infrastrutture Roberto Castelli ha dimostrato, carte alla mano, che l'area metropolitana di Palermo supera il milione di persone.

Dunque abbiamo almeno uno dei tre requisiti. Gli altri due punti da osservare erano un territorio infrastrutturato e un porto hub che avesse almeno l'1% del traffico del Paese. Sul primo punto la nostra delegazione, che ha incontrato Jean Eric Paquet, direttore della Direzione generale dei trasporti della commissione europea, Herald Ruijters, direttore degli investimenti strategici, e Desirée Oen, consulente politica del com-

missario Kallas, ha fatto presente che ci sono programmi di investimento per l'alta capacità ferroviaria al Sud, tenendo anche conto del Ponte sullo Stretto, e sul secondo punto il porto di Augusta è in fase di ristrutturazione assieme al porto di Pozzallo, senza contare che lungo la direttrice c'è anche Gioia Tauro.

In sostanza, l'incontro ha avuto aspetti positivi sul piano del convincimento, anche se non poteva essere un tavolo decisionale. Saranno il Parlamento e il consiglio dei ministri delle infrastrutture dei 27 Paesi a trovare una soluzione condivisa. Dice il viceministro Castelli: «La scelta sul Corridoio Berlino-Palermo è tutta aperta, tuttavia le argomentazioni tecniche presentate dall'Italia a favore di questo asse che deve arrivare nell'area metropolitana di Palermo sono state recepite con favore e ne è stata riconosciuta l'oggettività. La Napoli-Bari si farà, ma stiamo difendendo la tratta Berlino-Palermo. Il 19 ottobre l'esecutivo Ue presenterà le priorità per le reti ferroviarie e su quelle si discuterà. Sulla Berlino-Palermo l'Italia ha già

speso 32 miliardi di euro in opere, nessun altro Paese europeo ha investito tanto, non è che adesso possiamo fermarci perché l'Europa cambia idea. Noi teniamo molto a difendere il Corridoio Berlino-Palermo in favore di Helsinki-Malta dovrebbe essere scongiurata. E poi la Sicilia è la porta più razionale verso Malta».

E' stato chiesto al viceministro Castelli se si è parlato del Ponte sullo Stretto. «Il Ponte fa parte a pieno diritto del Corridoio. Sul Ponte si sta facendo un "manifesto politico": nel caso che la decisione finale della commissione europea dovesse essere diversa, il Ponte può essere ugualmente finanziato dall'Ue». Che vuol dire, che forse si salva il Ponte, ma non il Corridoio Berlino-Palermo? Il fatto che la Napoli-Bari «si farà» significa anche che il nostro ministero delle Infrastrutture ha puntato decisamente su Bari («E' la lobby adriatica», dice Attaguile, direttore regionale per i rapporti internazionali), mentre si è mosso in netto ritardo per la Berlino-Palermo solo quando ha capito che la Sicilia non poteva starci, perché qualcosa conta ancora.

IL RISCHIO CONVOGGERE IN PARTENZA DA SIRACUSA

La Regione Siciliana scrive a Trenitalia «No ad altri tagli nei collegamenti»

PALERMO. «Sono certo che Trenitalia non vorrà assumere decisioni del genere proprio adesso che la giunta regionale ha autorizzato la stipula dell'Accordo di programma e, dunque, del contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di importo pari a 111 milioni. Gli interventi di riduzione del servizio sarebbero di gravità non limitata ai soli disagi che ne scaturiscono, incidendo altresì sulla dovuta collaborazione nell'organizzazione del servizio stesso». È quanto scrive l'assessore regionale ai Trasporti e alla Mobilità, Pier Carmelo Russo, in una lettera indirizzata al presidente e all'amministratore delegato di Trenitalia, Marco Zanicchi e Vincenzo Soprano, e all'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, dopo avere appreso dell'intenzione di ridurre ulteriormente alcuni collegamenti dalla Sicilia, già di per sé esigui, quali ad esempio quelli provenienti da Siracusa».

Lussemburgo oggi si parla dei Corridoi europei

Oggi al Lussemburgo si riuniranno i ministri delle infrastrutture per discutere sui «Corridoi» delle reti transeuropee. A rappresentare l'Italia sarà ancora una volta il viceministro Roberto Castelli, che sarà affiancato dai direttori generali Crocco e Fumaro. Per il ministro degli Esteri Frattini ha inviato al presidente della Regione siciliana Raffaele Lombardo, una lettera in cui ribadiva la necessità di mantenere il «Corridoio 1 Berlino-Palermo» suggerendo di mettersi a stretto contatto con il ministro delle infrastrutture Matteoli. Il presidente Lombardo ha subito trasmesso a Matteoli la lettera di Frattini sollecitandolo ad una azione energica, a «dare una spallata», per salvare la Berlino-Palermo.

La riunione di oggi al Lussemburgo è propedeutica all'incontro del 19 ottobre a Bruxelles dove la commissione presenterà la sua proposta definitiva, che poi dovrà essere discussa e condivisa dal Parlamento europeo e dal Consiglio dei ministri dei 27 Paesi dell'Unione europea.

Salvare il «Corridoio 1 Berlino-Palermo» non è semplice perché la commissione europea dei trasporti ha adottato criteri rigidi privilegiando aree già infrastrutturate che abbiano città con almeno un milione di abitanti e porti che movimentino almeno l'1% del traffico nazionale.

A questo si aggiunga il fatto che il nostro ministero ha spinto per includere nei Corridoi la Napoli-Bari con l'alta capacità ferroviaria scavalcando la priorità siciliana e calabrese, per cui la commissione europea si trova ora davanti a due richieste di cofinanziamento, e non ha molte risorse disponibili.

Y. Z.

Rassegna stampa ANCE Catania

LA SICILIA

17 OTTOBRE 2011

P. 6

INFRASTRUTTURE. Il progetto non si fermerà a Napoli, ma arriverà fino a Palermo passando per Catania e avrà la sovvenzione delle opere prioritarie

L'Unione europea: «Il Corridoio 1 scenderà in Sicilia»

Bruxelles però non finanzierà il Ponte sullo Stretto che resta tuttavia uno snodo essenziale

TONY ZERMO

E' una bella notizia: il Corridoio 1 non si fermerà a Napoli, ma scenderà fino in Sicilia e avrà non solo l'avallo dell'Unione europea, ma anche la sovvenzione per le opere prioritarie. Lo ha detto a Bruxelles una fonte altamente attendibile, la quale ha aggiunto che il Corridoio passerà lo Stretto e arriverà fino a Palermo dopo avere attraversato Catania: questo perché, come è noto, andare direttamente da Messina a Palermo comporta una spesa eccessiva a causa della necessità di scavare lunghi tunnel. E comunque, così facendo, l'alta capacità ferroviaria collegherà le tre grandi città siciliane: Messina-Catania-Palermo.

Da Bruxelles fanno anche sapere una notizia che già conoscevamo e cioè che non sarà finanziato dall'Unione europea il Ponte sullo Stretto. Questo per una questione di fondi, non potendo l'Unione europea finanziare contemporaneamente l'alta velocità Napoli-Bari, la Napoli-Palermo e contemporaneamente il Ponte più lungo del mondo. Poco male, perché il Ponte resta comunque un punto di snodo essenziale del Corridoio 1, e quindi prima o poi sarà co-finanziato, anche perché ora si sta parlando del programma europeo 2014-2020 e il Ponte più o meno dovrebbe essere ultimato verso quest'ultima data e quindi potrà essere co-finanziato nel programma 2020-2027.

Diciamo che l'abbiamo scampata bella, perché inizialmente, anche a causa della superficialità del nostro ministero delle Infrastrutture, il commissario europeo ai Trasporti, Siim Kallas, aveva proposto l'abolizione del Corridoio 1 Berlino-Palermo per sostituirlo con Helsinki-Napoli-Bari-Mal-

ta. C'era stato un gioco di forbie: il governo italiano spingeva solo per la Napoli-Bari e Kallas aveva spostato la «testa» del Corridoio da Berlino a Helsinki, molto vicina alla sua Estonia. Solo quando fummo avvertiti del pericolo, il nostro giornale intraprese una campagna di sensibilizzazione che ebbe un momento di particolare viva-

MATTEOLI: «Il Ponte sullo Stretto sarà realizzato a prescindere da l'eventuale finanziamento della Ue, in quanto le risorse per il manufatto saranno reperite sul mercato, come previsto dal piano finanziario allegato al progetto definitivo. Il Ponte - conclude - per il governo resta una priorità essenziale per lo sviluppo del sistema dei trasporti dell'Italia».

cità quando intervistammo il vicecommissario europeo Antonio Tajani, il quale ci disse: «E' inutile che va la prendiate con Kallas, le indicazioni sui Corridoi arrivano dal nostro governo. Rivolgetevi a Matteoli e a Castelli».

Quando pubblicammo l'intervista a Tajani, ci fu una replica durissima del ministro Matteoli, che definì «assurde» le dichiarazioni di Tajani. Ma noi abbiamo sempre creduto a Tajani, che tra l'altro è un collega giornalista professionista.

Dopo il clamore suscitato, la posizione del nostro ministero è cambiata: ora si sostiene sia la tratta Napoli-Bari e sia la Napoli-Messina-Catania-Palermo. E il presidente della Regione siciliana, Raffaele Lombardo, ha ritenuto di dover scrivere una lettera di ringraziamento al viceministro Roberto Ca-

stelli per avere difeso, almeno in questa fase, il buon diritto di Sicilia e Calabria di ottenere l'alta capacità ferroviaria: che comunque passerà sul Ponte più lungo del mondo, anche se l'Unione europea al momento non è disposta a contribuire all'opera.

Poco importa se il corridoio Berlino-Palermo ora sia stato ribattezzato Helsinki-La Valletta: è una questione per noi secondaria, l'importante è che scenda in Sicilia e che possa avere la contribuzione comunitaria. Tra l'altro questa decisione impegnerà le nostre ferrovie a darsi da fare per realizzare l'alta capacità da Salerno a Reggio Calabria, perché avere il Corridoio 1 senza che le Ferrovie agiscano è come avere un cappello senza testa. Ancora, si deve fare la scelta: rafforzare l'attuale tracciato con un investimento di 3 miliardi e mezzo, oppure realizzare una linea del tutto nuova con una spesa di oltre venti miliardi. Se ci fossero le risorse saremmo per quest'ultima soluzione, ma siccome non ci sono tanto vale accontentarsi.

Ancora sul Corridoio 1 non c'è una decisione ufficiale, ma la notizia da Bruxelles è sostenuta da altri fattori: la levata di scudi dei nostri europarlamentari, lo stringente pressing della Regione, in particolare del direttore delle relazioni esterne Francesco Attagui, che hanno convinto Kallas a fare marcia indietro avendo constatato che la provincia di Palermo, destinazione finale, ha oltre un milione di abitanti e avendo capito che collegare Malta con i traghetti da Bari è una stupidaggine geografica da prima elementare. In attesa di conferme definitive - che dovrebbero arrivare mercoledì - possiamo dire che è stata vinta una difficile battaglia a favore della Sicilia e che i treni veloci che arriveranno da noi avranno l'egida dell'Unione europea.