

INCONTRO ALLA FARNESINA

«Corridoio 1 Palermo-Berlino» oggi Frattini riceve Lombardo

A seguito della lettera inviata dal presidente della Regione siciliana Raffaele Lombardo alla Commissione Ue ed al governo italiano per contrastare il tentativo di privare Sicilia e Calabria del cosiddetto «Corridoio 1 Palermo-Berlino», il ministro degli Esteri Frattini ha invitato il governatore Lombardo ad un incontro, oggi, in vista della decisiva riunione dei ministri europei in Polonia il prossimo 5 settembre. Nell'incontro alla Farnesina, al quale il presidente Lombardo sarà accompagnato dal direttore generale della Regione per i rapporti internazionali, Francesco Attagulle, si discuterà anche del connessionismo della Sicilia e delle Regioni meridionali nella proposta italiana per i nuovi rapporti euro-mediterranei. Sempre oggi il presidente Lombardo, insieme al direttore Attagulle, al capo della segreteria tecnica Cleo U'Calzi ed all'arch. Pierpaolo Maggiora,

incontrerà presso l'ambasciata cinese il ministro plenipotenziario signora Zhang, per precisare i termini dei finanziamenti della China Development Bank alle grandi Infrastrutture da realizzare in Sicilia, per farne l'Hub logistico al centro del Mediterraneo, il «Corridoio 1» è proprio la condizione necessaria per incentivare gli investimenti stranieri nella logistica per la trasformazione di materie prime provenienti dal Medio Oriente e dall'Asia. Merci che oggi attraversano il Mediterraneo su navi che allungano la rotta fino ai porti del Nord Europa. Invece un sistema rapido di trasporto, basato sul Ponte sullo Stretto e sull'Alta velocità Sicilia-Germania, favorirebbe la nascita di centri logistici nei quali le merci potrebbero essere trasformate e inviate ai mercati europei a costi e tempi ridotti e con un alto valore aggiunto per l'isola.

Sicilia e Calabria a rischio se la rete Ue si ferma a Bari

Nessun rappresentante del Mezzogiorno ai colloqui in Polonia

TONY ZERMO

C'è fondata preoccupazione per il rischio della cancellazione del «Corridoio 1 Berlino-Palermo» a vantaggio della Helsinki-Napoli-Bari. Domani si riuniscono i ministri delle Infrastrutture a Sopot, in Polonia, e Sicilia e Calabria probabilmente non saranno difesi da nessuno. Quando a maggio il nuovo commissario europeo ai Trasporti, l'estone Kallas, presentò la sua bocca che prevedeva la soppressione del «Corridoio 1» - il che significa nessun finanziamento comunitario né per il Ponte sullo Stretto e né per l'alta capacità ferroviaria da Salerno fino in Sicilia (e fino a Pozzallo) - era presente il sottosegretario alle Infrastrutture Castelli in rappresentanza del ministro Matteoli. Nessuno di loro ha lanciato l'allarme, nessuno di loro ha avvertito le regioni interessate. Del resto al leghista ing. Castelli che gli importava della Berlino-Sicilia e del Ponte sullo Stretto? Paradossalmente Castelli ha preso il posto di Pippo Reina, che aveva la delega per le infrastrutture al Sud. Per cui attualmente la delega le ha un rappresentante della Lega, come affidare una ragazzina a un pedofilo.

Ora siamo alla vigilia della riunione in Polonia ed è probabile che a rappresentare il nostro Paese sia ancora Castelli e non l'introvabile ministro Matteoli. E assieme a Castelli ci sarà l'ineffabile amministratore delegato delle Ferrovie, ing. Moretti, al quale non pare vero di togliersi la preoccupazione di realizzare, quando sarà, l'alta capacità ferroviaria fino in Sicilia, lui che considera il Meridione un «ramo secco» e pensa solo alla Freccia rossa. «Certamente - commenta Francesco Attagui, direttore generale delle relazioni esterne della Regione - l'attraversamento ferroviario della Calabria è costoso, ma per noi è vitale. Dicono che non ci sono i soldi, ma in Spagna hanno cominciato dal Sud con la Madrid-

Siviglia, poi hanno fatto Madrid-Barcellona. Moretti perché non ha cominciato dal Sud?».

Sostanzialmente rischiamo di essere nelle mani di nessuno. A questo punto il presidente della Regione siciliana, Raffaele Lombardo, ha scritto una lettera al ministro Matteoli per ricordargli la necessità di difendere il «Corridoio 1» e il diritto di legge (purtroppo mai osservato) della Regione siciliana di partecipare alle decisioni che riguardano l'Isola, non soltanto al Consiglio dei ministri, ma anche come delegazione italiana in sede europea. Lombardo ha ricordato anche il recente impegno del ministro Frattini riguardo alla partecipazione di almeno un rappresentante delle Regioni meridionali, di cui la Sicilia è capofila. Nessuna risposta, ancora, da parte del ministro.

Per fare pressioni su di lui ci si è rivolti anche al presidente della Regione Calabria, Scopelliti, in buoni rapporti con Matteoli, affinché sia presente almeno lo stesso Scopelliti, in sintonia con il presidente Lombardo, alle discussioni che si terranno a Sopot. Ma ci risulta che ancora non sia stato chiamato, nonostante che Lombardo nella sua lettera a Matteoli proponga di delegare Scopelliti a rappresentare le regioni meridionali.

C'è stato del movimento, come si ricorderà alcuni europarlamentari italiani, Mauro (Pdl) e Pittella (socialista, vicepresidente del Parlamento europeo) hanno protestato con Barroso per la «bozza Kallas», probabilmente suggerita da qualcuno. La stessa Malta è d'accordo con la Sicilia perché l'idea che poi l'Isola dei cavalieri sia collegata con i traghetti da Bari è strampalata e quindi preferisce il corridoio Berlino-Palermo, con diramazione Pozzallo, per l'evidente prossimità geografica e i rapporti di scambio con la Sicilia, ma finora le premesse non sono buone, evidentemente perché Sicilia e Calabria danno fastidio e sono lontane dal

cuore dell'Europa.

La riunione di Sopot è importante perché si discuterà della nuova rete europea dei trasporti e dei relativi finanziamenti comunitari (59 miliardi, di cui 29 per le ferrovie). Se tagliano il Berlino-Palermo tagliano il futuro di Sicilia e Calabria, nessun sostegno al Ponte (tra l'altro il governo nazionale non ha ancora richiesto, non si sa perché, il cofinanziamento del 10%) e nemmeno al sistema ferroviario meridionale e ai porti di Augusta e Pozzallo. Tanto per fare un esempio, se passa la «bozza Kallas» per l'Europa il Ponte non c'è più, perché c'era in quanto parte del «Corridoio 1».

Poi il 21 la commissione presenterà la sua proposta scaturita dalle consultazioni di Sopot. A questo punto parte il negoziato degli Stati membri, dove la Sicilia ha chiesto di esserci avendo ricevuto assicurazione dal ministro degli Esteri Frattini. Parallelamente parte il parere del Parlamento, il parere consultivo del comitato delle Regioni e del comitato economico e sociale. Alla fine, raccolti i pareri, la commissione farà un'ulteriore definitiva proposta, e su questa deciderà il Consiglio dei ministri dei 27 Paesi europei. L'Europa corre in fretta, Varsavia che ha la presidenza dell'Ue vuole chiudere tutto entro il suo mandato che scade il 31 dicembre, quindi non c'è molto tempo. Di solito queste trattative durano parecchi mesi, se non anni, ma la Polonia ha grossi interessi in gioco e vuole fare presto.

A questo punto c'è da chiedersi: ma i tanti ministri siciliani al governo sono al corrente della situazione? E, se lo sono, perché non intervengono? Anche Angelino Alfano, agrigentino; nuovo segretario del partito di maggioranza, perché non trova il tempo di occuparsi della questione? La Sicilia non può perdere il «Corridoio 1 Berlino-Palermo» e ha bisogno di essere difesa in sede comunitaria, non a parole, ma con i fatti.

L'ANALISI

All'origine responsabili i governi nazionali

Ma perché l'Unione europea vorrebbe mettere la parte il «Corridoio 1 Berlino-Catania-Palermo»? La risposta è semplice e nonostante l'ovvia irritazione da parte nostra ha una sua base logica. Cioè i governi di Roma nel tempo hanno lasciato la Sicilia e la Calabria senza infrastrutture, per cui negli ambienti comunitari si sono chiesti: perché mantenere la tratta Berlino-Sicilia quando ancora non sono cominciati i lavori del Ponte sullo Stretto, quando il sistema ferroviario è così scassato e quando i porti non sono in grado di accogliere le grandi navi portacontainer? Quindi all'origine di tutto c'è la trascuratezza con cui i governi nazionali hanno guardato al profondo Sud. Se avessimo avuto già il Ponte, che ha sofferto di due anni di stop con il governo Prodi, e se avessimo avuto un sistema ferroviario degno di questo nome a nessuno sarebbe passato per la testa di cancellare il «Corridoio 1». A questo si aggiunga la «beffa» di Napoli perché il governatore della Campania Bassolino, ai tempi del governo D'Alema, è stato lesto a far approvare l'alta capacità

ferroviaria da Napoli a Bari, scavalcando il progetto della Berlino-Sicilia. E così tra i governi di Roma che hanno sempre guardato con fastidio ai grossi problemi del profondo Sud e l'abilità politica di Bassolino siamo rimasti con il cerino in mano.

C'è poi il problema delle ferrovie, perché l'amministratore delegato ing. Moretti non ha mai mosso un dito per l'alta capacità ferroviaria da portare sul Ponte dello Stretto e quindi in Sicilia. Tutto è rimasto come una promessa incompiuta e non è stato chiarito nemmeno il costo. Il presidente di Rfi, prof. Dario Lo Bosco, agrigentino, ci ha detto che con tre miliardi e mezzo si potrebbe rafforzare l'attuale linea ferroviaria, ma al contrario Di Pietro, che è stato ministro delle Infrastrutture e che ha salvato il progetto del Ponte che la sinistra voleva stracciare, ha detto che «ci vogliono 25 miliardi, tutto il resto sono chiacchiere». In conclusione la «bozza Kallas» è uno schiaffo a Sicilia e Calabria, ma la responsabilità primaria è di Roma.

CORRIDOIO 1 BERLINO-PALERMO

«Si rischia di marginalizzare il Sud d'Italia»

"Dalla proposta della Commissione europea rischiamo di marginalizzare il Mezzogiorno italiano poiché il nuovo tracciato taglia fuori dal nocciolo duro dei trasporti europei la Campania meridionale, la Basilicata, la Calabria e la Sicilia." Lo afferma l'on. Giovanni La Via, primo firmatario della lettera al presidente della Commissione europea, Barroso, in cui la delegazione del Pdl al Parlamento europeo ribadiva il proprio disappunto sulla riconfigurazione del cosiddetto Corridoio 1 - Progetto Prioritario PP1 che da Berlino giunge a Palermo.

Plurimodalità nei trasporti di beni e persone in un'Europa sempre più connessa, questo è il punto. L'eliminazione dell'asse Napoli-Sicilia dalla rimodulazione del Corridoio 1 vanificherebbe gli sforzi sinora compiuti per il consolidamen-

to di una struttura ferroviaria che a partire dal 2004 ha registrato numerosi interventi tra cui la nuova linea Av/Ac da Napoli fino a Battipaglia, finanziata con fondi strutturali Fesr e Fse, quelli riguardanti la linea Salerno-Reggio Calabria per il transito dei treni alta velocità, nonché le nuove linee ferroviarie in Sicilia cofinanziate con fondi strutturali Fesr quali il raddoppio in corso della Messina-Palermo e della Messina-Catania-Siracusa.

"Nei prossimi mesi l'impegno di tutta la delegazione italiana al Parlamento europeo - conclude La Via - sarà finalizzato a colmare questo gap che non deve assolutamente precludere la centralità delle regioni mediterranee italiane in Europa".

Alla Cina 7 progetti per la Sicilia

Il ministro degli Esteri, Frattini, ha incontrato a Roma il presidente del Fondo sovrano Lou Jiwei

TONY ZERMO

leri il presidente del fondo sovrano cinese, «China investment corporation», Lou Jiwei, ha incontrato a Roma il ministro degli Esteri Frattini. Hanno parlato dei rapporti bilaterali tra i due Paesi, ma anche del progetto cinese per la Sicilia come piattaforma strategica per attestarsi al centro del Mediterraneo. Frattini ha fatto avere all'interlocutore cinese l'elenco delle proposte della Regione siciliana, che sono: 1) l'aeroporto intercontinentale al centro dell'isola, 2) il Ponte sullo Stretto, 3) la rete ferroviaria connessa a queste prime due infrastrutture, 4) il completamento dell'anello autostradale, 5) l'energia fotovoltaica, 6) i porti di Augusta e Pozzallo. Settimo e ultimo punto è stato aggiunto quello che riguarda il centro direzionale della Regione che dovrebbe accorpate tutti gli assessorati e che impegnerebbe una spesa di oltre un miliardo di euro. E' soltanto un elenco sommario, le schede tecniche ed economiche, che non si possono fare nel giro di pochi giorni, saranno successiva-

mente inviate a Pechino per approfondimenti.

Finora i colloqui tra la Regione siciliana e i partner cinesi sono stati a livello della China Development Bank of investment, un livello alto, ma il vertice del fondo sovrano cinese rappresenta il top. Questo è un primo passo ufficiale che coinvolge anche il governo nazionale nella persona di Frattini. Il resto si vedrà. Comunque che Frattini abbia parlato dei progetti della Sicilia con gli interlocutori cinesi è politicamente apprezzabile.

Le proposte sono tutte grandiose. Tanto per dirne una, il progetto di un hub aeroportuale al centro della Sicilia prevede quattro piste parallele di cinque chilometri per l'atterraggio dei grandi jumbo, anche di quelli che in futuro porteranno duemila passeggeri. Un hub aeroportuale per i voli transcontinentali che in pochi anni accoglierebbe 30 milioni di passeggeri, siamo a livello di Fiumicino, di Parigi, di Londra e di Francoforte. A che serve un hub in Sicilia? Serve poi a smistare con altri voli il traffico verso l'Africa, dove la Cina ha forti

interessi, e verso il resto d'Europa. E accoglierà anche traffico dalle Americhe che oggi non hanno voli diretti con l'Africa e debbono fare prima scalo a Londra o Francoforte.

Questo è uno degli esempi di cosa bolle in pentola e che è abbastanza complicato capire e apprezzare per chi ha sempre avuto una visione «localistica» dei problemi. Sembrano cose mirabolanti, ma la Cina ha risorse e prospettive mirabolanti, e se sta trattando con la Regione siciliana, che resta padrona di casa, qualche interesse concreto deve averlo. Una per tutte, l'ingresso nella società «Stretto di Messina» per il Ponte, il cui progetto cantierabile è in via di definizione e che deve rastrellare sul mercato finanziario internazionale il 60% del costo complessivo dell'opera, pari a 5 miliardi di euro.

Una delle schede che l'architetto Pier Paolo Maggiora - altamente stimato dai cinesi per il suo progetto delle «cento città» e della nuova Pechino sul mare - sta preparando assieme agli uffici della Regione riguarda il fotovoltaico. In questo settore c'è grande movimento perché

fotovoltaico sostituirebbe il nucleare che sta per essere abbandonato dopo il disastro di Fukushima. Sarkozy vuole fare nel Sahara libico, regione del Fezzan che è un enorme scatolone di sabbia, il più grande campo fotovoltaico del mondo con il progetto «Desertech». La Germania sta concludendo con la Grecia un'intesa per realizzare su 20 mila ettari dei campi solari per la produzione di 200 MW, pari a 20 Ciga. Fornirebbero un'energia pari a due centrali nucleari e questa energia verrebbe por-

tata in Germania tramite elettrodotti. I posti di lavoro per la Grecia sarebbero migliaia. Il prossimo mese il ministro dello Sviluppo tedesco si recherà ad Atene per fissare i dettagli dell'accordo.

Anche per il fotovoltaico c'è un progetto cinese per la Sicilia, che è una delle più soleggiate al mondo e ha grandi estensioni di terreno incolto. Esiccome, come la Germania, anche l'Italia abbandona il nucleare (che del resto non ha mai avuto, tranne il sito, presto chiuso, di Montalto di Castro)

questo progetto del fotovoltaico in Sicilia è un motivo di interesse per la strategia energetica del nostro Paese.

Nel frattempo il porto di Augusta sta per avviare la sua ristrutturazione in tre fasi: la prima è quella della bonifica, la seconda

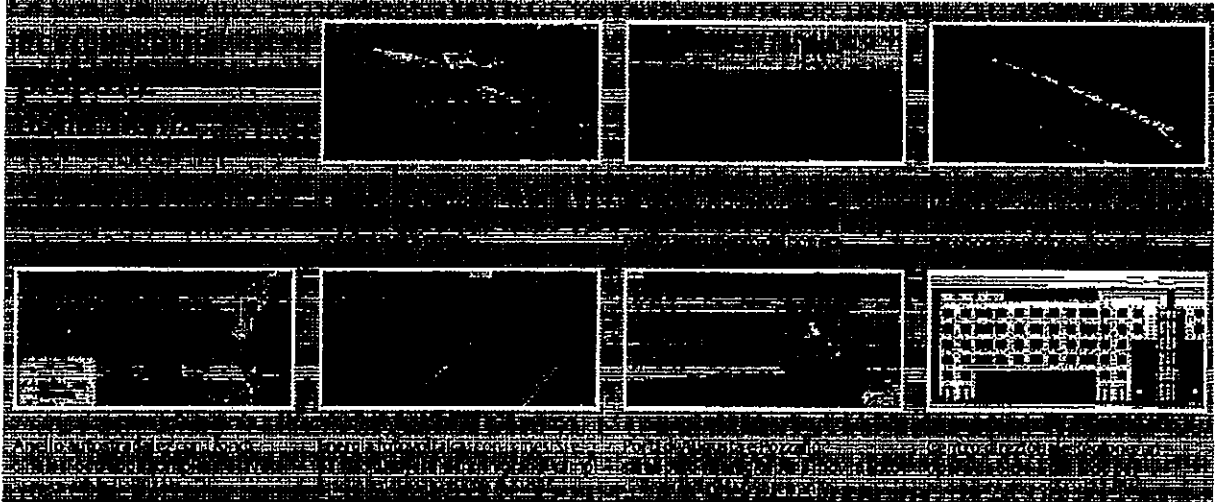
consiste nel realizzare moli e piazzali con quella massa inquinante ricavata dal fondale, la terza è di fare nella zona di Punta Cugno un lungo pontile dal pescaggio di quasi 20 metri per l'attracco delle grandi navi portacontainer. E la Cina sta mantenendo i contatti con l'Autorità portuale augustana (tra l'altro ancora in attesa dello sblocco del finanziamento comunitario).

C'è tutto questo nel rapporto Sicilia-Cina, che ha imboccato la strada dei preliminari dopo l'incontro di Lombardo con l'ambasciatrice cinese a Roma, signora Zhang. Ora bisognerà approfondire i progetti ad uno ad uno con prudenza e serietà, senza farsi tirare la giacchetta da nessuno e senza complicanze di carattere politico locale. Siamo ancora ai primi passi, stiamo attenti non pestare le uova. L'incontro tra Frattini e il vertice del fondo sovrano cinese ha un significato importante. Ricordiamo che questo progetto ha interessato anche il segretario di Stato americano Hillary Clinton che nella sua recente visita a Pechino ha chiesto: «Che volete fare in Sicilia?».

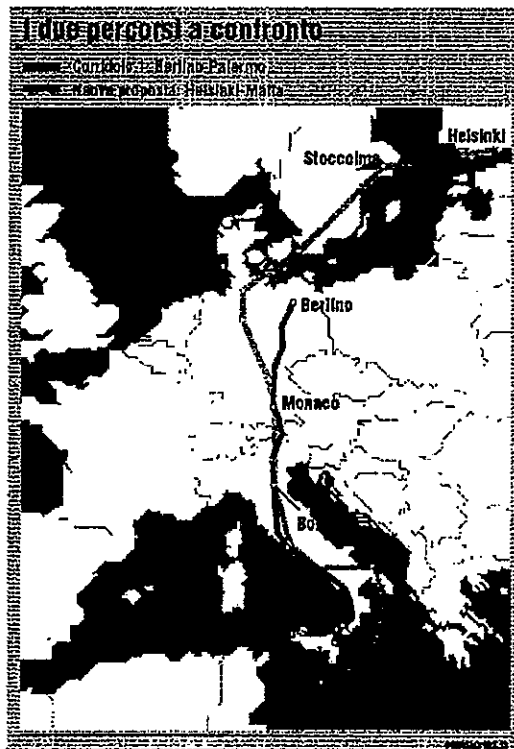
I due percorsi a confronto

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





L'avallo. Il tramite del nostro ministro degli Esteri tra la Cina e la Regione Siciliana è politicamente rilevante



Kallas: «La lista dei Corridoi indicativa e da approfondire»

Concluso l'incontro di Sopot, in Polonia, tra i ministri delle Infrastrutture. Per l'Italia non c'era Matteoli, ma il viceministro Castelli. Non si è parlato del «Corridoio 1 Berlino-Sicilia», ma soltanto dei criteri fissati per le sovvenzioni comunitarie: che debbono andare a strutture che abbiano un ritorno economico e quindi appetibili dai privati, e in Paesi che abbiano stabilità politica in quanto i lavori per le infrastrutture si dilungano nel tempo. Allora c'è da chiedersi: il «Corridoio 1 Berlino-Sicilia» che Kallas vorrebbe abolire privilegiando la tratta Helsinki-Napoli-Bari-Malta risponde a questi due requisiti? La risposta non può essere netta: il Ponte sullo Stretto ha certamente un ritorno economico perché il 60% dell'opera si dovrà reperire sul mercato finanziario in cambio dei pedaggi per 30 anni. Ma tutto il resto del «Corridoio», cioè l'alta capacità o alta velocità ferroviaria, ha la possibilità di interventi di capitali privati? Certamente no, perché sarà sicuramente in perdita. Anche per quanto riguarda la stabilità politica c'è, ma non si sa fino a quando.

Di conseguenza i criteri di cui si è discusso alla presenza del commissario europeo ai Trasporti Siim Kallas, non sembrano favorire il «Corridoio Berli-

no-Sicilia».

E tuttavia non bisogna dimenticare che Berlino-Sicilia era considerata un'opera prioritaria dall'Unione europea fino all'altro giorno e non si capisce perché tutto possa cambiare così all'improvviso senza un vero motivo. Il Mezzogiorno d'Italia è scarsamente infrastrutturato? E' vero, ma attenzione che queste discussioni riguardano il quadro finanziario 2014-2020 e che da qui ad allora dovrebbero essere pronti sia il Ponte e sia l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, e nel frattempo il gruppo Ferrovie potrebbe mettere in cantiere la dorsale tirrenica ad alta velocità. E allora perché tagliare le gambe, anche per il futuro, a Sicilia, Calabria e Basilicata? Chi ha indotto il politico estone Kallas a proporre questa sua «bozza» farneticante che prevede il collegamento via traghetto da Bari fino a Malta, quando l'Isola dei cavalieri è a un tiro di schioppo dalla Sicilia? Fregano la Sicilia, ma non fanno nemmeno un regalo a Malta, che invece vedrebbe benissimo il «Corridoio Berlino-Sicilia» fino a Pozzallo. Il viceministro Castelli ha detto: «La partita del Corridoio Berlino-Sicilia non è chiusa».

Finora il governo italiano è stato tiepido, il ministro Matteoli e il suo vice, il le-

ghista Castelli, hanno fatto solo qualche dichiarazione di facciata, ma il sospetto è che la Lega non voglia né il Ponte sullo Stretto e né l'alta velocità fino in Sicilia. Speriamo di essere smentiti. Per fortuna c'è ancora tempo per rimediare. C'è stata un'alzata di scudi degli europarlamentari Giovanni La Via (Ppe), Gianni Pittella (SD), Salvatore Iacolino (Ppe), Antonello Antinoro (Ppe), Mario Pirillo (SD) e Rosario Crocetta (SD) i quali hanno rivolto una interrogazione a Kallas, il quale ha così risposto: «Nel progetto delle grandi reti transeuropee l'elenco dei Corridoi pubblicato dalla commissione europea è puramente indicativo. Sarà possibile stilare l'elenco definitivo dei Corridoi solo dopo che l'applicazione del metodo della pianificazione della rete, messo a punto con il contributo di esperti e concordato con gli Stati membri, avrà permesso di determinarla in maniera definitiva».

Quella di Kallas è una risposta che non convince e che sembra mirata a perdere tempo. Dice La Via: «Incredibilmente, il Corridoio 1, invece di attraversare Basilicata, Calabria e Sicilia per raggiungere nel punto più breve Malta, sembrerebbe invece interrompersi all'altezza di Napoli e deviare verso Bari». Dov'è la logica?

T. Z.

IL COMMISSARIO EUROPEO TAJANI: «SE CANCELLANO IL CORRIDOIO BERLINO-PALERMO LA DECISIONE È DI MATTEOLI»

«Kallas segue le indicazioni di Roma sulle priorità»

TONY ZERMO

Chiediamo scusa a Siim Kallas, il commissario europeo ai Trasporti, non è lui che vuole cancellare il «Corridoio 1 Berlino-Sicilia», ma il governo italiano, in particolare il ministro delle Infrastrutture Altero Mattioli, e più in particolare ancora il suo viceministro, il leghista Castelli. Sentite un po' la nostra conversazione con Antonio Tajani, ex commissario europeo ai Trasporti e ora incaricato del settore Industria. Tajani è cresciuto come giornalista, era inviato del «Giornale» di Montanelli, l'abbiamo conosciuto durante il sequestro Moro, poi è diventato un politico importante, ma è uno che parla ancora schietto e non in politichese. Mi vuoi spiegare perché Kallas vuole cancellare il Corridoio Berlino-Sicilia?

«Ma non dovete chiedere a Kallas, è l'Italia che deve dire quali sono i progetti prioritari che interessano, soprattutto il ministero delle Infrastrutture. Il problema non è Kallas, è il nostro ministero delle Infrastrutture. Non è un capriccio di Kallas puntare su Napoli-Bari-Malta, evidentemente glielo ha detto il nostro ministero delle Infrastrutture. Ripeto: dovete parlare con il ministero delle Infrastrutture».

Naturalmente, cancellando il Corridoio Berlino-Sicilia, anche il Ponte esce dall'interesse comunitario.

«Non è che il Ponte sullo Stretto non si fa, solo che per l'Europa non è un progetto prioritario, e quindi niente cofinanziamento del 10%».

Il problema è che questo riguarda la programmazione europea 2014-2020, cioè per quasi vent'anni saremo fuori dagli obiettivi dell'Unione europea,

«E certo, se il Corridoio Berlino-Sicilia non è più prioritario non arrivano i soldi. Prima era prioritario, ora lo starebbero per togliere, anche se ancora siamo alle prime mosse».

Se c'eri ancora tu commissario ai Trasporti questo non succedeva.

«Se ero ancora ai Trasporti non succedeva, sono d'accordo, ma qui è il governo che si deve dare da fare. A Kallas non gliene frega niente se il Corridoio dev'essere Napoli-Bari o Berlino-Palermo. Stabilisce le priorità per l'Italia in base a quel che gli dice il nostro governo».

Avete capito quel che sta succedendo? È il governo a trazione leghista che in pratica non vuole il Corridoio da Berlino in Sicilia e gli va bene Helsinki-Napoli-Bari-Malta (via traghetto). Questo spiega tante cose: il silenzio di maggio quando Matteoli e Castelli non dissero nulla sulla possibile cancellazione del Corridoio Berlino-Palermo, spiega perché

ai recenti colloqui in Polonia c'è andato solo il leghista Castelli, che tra l'altro ha la delega per le Infrastrutture nel Mezzogiorno, spiega perché lo stesso Castelli, richiesto da noi di un'intervista, ha detto che «non ci sono novità» e ha glissato.

In sostanza stanno mettendo a rischio il nostro futuro. La proposta del commissario europeo ai Trasporti, Kallas - fatta in base, come abbiamo visto, alle indicazioni del nostro ministero delle Infrastrutture - di cancellare il «Corridoio 1 Berlino-Sicilia», se passasse, significa che Sicilia, Calabria e Basilicata saranno tagliati fuori dagli obiettivi europei fino al 2020. E dobbiamo segnalare che questo non ha messo in allarme né il governo di Roma, né i tanti ministri siciliani e né il nuovo segretario del Pdl Angelino Alfano. Sono tutti impegnati nella manovra finanziaria, ed è giusto e logico che sia così, ma nel frattempo si sta consumando ai danni del profondo Sud un misfatto storico, cioè il taglio delle incentivazioni comunitarie alle infrastrutture da realizzare. Che sono l'alta capacità ferroviaria da Salerno fino in Sicilia, il Ponte sullo Stretto, la ristrutturazione dei porti di Augusta e Pozzallo. Sentiamo rievocare la sfortante frase di Cofferati: «Il Ponte unirà due deserti strutturali».

Speriamo che ci sia tempo per rimediare. E comunque diciamo che Sicilia, Calabria e Basilicata non possono essere rappresentate a livello europeo da un politico leghista come Castelli a cui non importa nulla dei problemi della «Terraonia».

Il governo nazionale ha puntato su Helsinki-Napoli-Bari, e non sul Berlino-Palermo, prendersela con il collega Kallas non serve. Dovete chiedere a Matteoli

CORRIDOIO 1**LO SCIPPO
È ROMANO
NON UE****TONY ZERMO**

Non è una responsabilità del commissario europeo ai Trasporti Kallas, quella di cancellare il «Corridoio 1 Berlino-Sicilia» ma una cinica decisione politica del governo di Roma, e in particolare dei vertici del ministero delle Infrastrutture, Matteoli e Castelli, che hanno indicato a Kallas come prioritario il tracciato Helsinki-Napoli-Barcellona e non Berlino-Palermo. E Kallas ha messo nella sua «bozza» quel che l'accoppiata Matteoli-Castelli voleva. Lo ha confermato in una nostra

intervista Antonio Tajani, il predecessore di Kallas. Questo vuol dire che se passa questo disegno nella pianificazione europea 2014-2020 Sicilia, Calabria e Basilicata usciranno fuori dagli obiettivi europei per quasi vent'anni. Una astuta manovra politica a favore della Campania e della Puglia condotta da Fitto, D'Alema, Buttiglione e altri ha portato a privilegiare il Corridoio Napoli-Barcellona con il progetto dell'alta capacità ferroviaria e tutto nel più assoluto silenzio come si fa quando si compie un furto. Nemmeno i politici siciliani si sono accorti di questo scippo, oppure lo sapevano e sono rimasti zitti. E dire che abbiamo al governo fior di ministri, e che lo stesso Angelino Alfano è siciliano, hanno sostanzialmente lasciato fare al leghista Castelli, che paradossalmente ha la delega per le infrastrutture al Sud. Vergogna.

«Per il governo Berlino-Palermo è prioritario»

Il ministro Matteoli assicura il suo impegno contro l'ipotesi di modifica del «Corridoio 1»

TONY ZERMO

Abbiamo fatto scoppiare una bella grana. E speriamo che serva alla causa comune. Il ministro alle Infrastrutture, Altero Matteoli, ha replicato alla intervista da noi pubblicata ieri al vicepresidente della Commissione europea Antonio Tajani in merito al «Corridoio 1 Berlino-Palermo». «Il governo - dice Matteoli - ha sempre considerato prioritario il Corridoio europeo Berlino-Palermo e mai si è discostato da questa impostazione. Per scongiurare l'avverarsi dell'ipotesi di una sua modifica, ventilata in ambienti Ue, già sono stati fatti i passi opportuni ed altri si faranno se necessari. Sorprendono quindi le incredibili dichiarazioni pubblicate dal giornale "La Sicilia" e attribuite al vicepresidente della Commissione Ue, Antonio Tajani, che, qualora confermate, sarebbero frutto di una preoccupante e ingiustificata disinformazione sul delicato dossier europeo».

Questo è quanto. Dagli ambienti del ministero si aggiunge informalmente che «Matteoli sta portando avanti per la sua parte il progetto del Ponte sullo Stretto e che «sarebbe in contraddizione con se stesso se non appoggiasse il Corridoio ferroviario Berlino-Palermo». In più lo stesso viceministro Castelli nella recente riunione propedeutica in Polonia «si è battuto per la conferma del Corridoio Berlino-Palermo».

Prendiamo doverosamente atto delle dichiarazioni del ministro Matteoli. Come si ricorderà, il vicecommissario europeo Tajani, che era ai Trasporti europei fino a pochi mesi fa e quindi ha conoscenza di causa, aveva detto sostanzialmente una cosa molto semplice e precisa: «Il commissario europeo ai Trasporti Kallas non fa di testa sua, decide in base alle indicazioni fornite dal ministero delle Infrastrutture, per cui dovete rivolgervi al ministro Matteoli». Ora Matteoli dice al contrario che il Corridoio 1 Helsinki-Napoli-Bari con collegamento via traghetto con Malta è un parto della fantasia di Siim Kallas e non corrisponde alle indicazioni del governo italiano che difende la tratta «prioritaria» Berlino-Palermo, anche in considerazione del fatto che sta portando avanti il progetto del Ponte sullo Stretto (per il quale, tra parentesi, ricordiamo che si è dato avvio agli espropri per pubblica utilità delle abitazioni dove sorgeranno i quattro grandi piloni di sostegno e gli assi stradali connessi).

Non ci permettiamo di contraddire le di-

chiarazioni di Matteoli e né quelle di Tajani, ma con tutta evidenza le versioni sono contrastanti. Il ministro delle Infrastrutture ci dice che «per scongiurare l'avverarsi dell'ipotesi di una modifica del Corridoio 1, ventilata in ambienti Ue, sono stati fatti i passi opportuni». Questa «ventilata ipotesi» si seppe già a maggio. Perché il ministro non ha dato l'allarme alle regioni interessate, cioè Sicilia, Calabria e Basilicata? Perché di questo problema non ha interessato l'intero governo, visto che riguardava una parte rilevante del territorio italiano? Perché il viceministro Castelli, che è leghista, ma persona seria, si è fatto accompagnare nei colloqui in Polonia dall'amministratore delegato delle Ferrovie, ing. Moretti, che non pare abbia alcuna intenzione di mettere mano all'alta capacità ferroviaria da Salerno a Reggio Calabria? (lo considera un «ramo secco»). Altra domanda: perché il governo nazionale non ha ancora richiesto il cofinanziamento dell'Unione europea del 10% per le opere prioritarie della Top Ten? Il 10% su circa 8 miliardi di spesa complessiva significa 800 milioni, è una bella cifra, e questo consentirebbe di ricercare sul mercato finanziario non più il 60% del costo dell'opera, ma il 50% (il 40% è di mano pubblica). Viene implicitamente il sospetto che sia lo stesso governo a non considerare prioritario il Corridoio 1.

Matteoli sa benissimo che il Ponte è essenzialmente ferroviario e che sopra ci debbono passare i treni veloci, e quindi è giusto che sostenga il progetto della società «Stretto di Messina». Ma allora perché, da ministro delle Infrastrutture, lascia a binario morto la progettazione e gli investimenti per l'alta capacità ferroviaria fino allo Stretto?

I cantieri del Ponte si apriranno nei primi mesi del prossimo anno e i lavori dovrebbero essere completati entro il 2017. Se non si spinge sul Corridoio Berlino-Palermo per l'alta capacità, quando arriveranno i treni veloci sul Ponte? Dieci anni dopo, a Dio piacendo?

Il «Corridoio 1» è fondamentale per il futuro di Sicilia, Calabria e Basilicata. E siccome si sta parlando della programmazione europea 2014-2020, se fino a 2020 dovessimo essere tagliati fuori dagli obiettivi europei sarebbe come una condanna senza appello.

Per evitare questo rischio il presidente della Regione Sicilia, Raffaele Lombardo, e quello della Regione Calabria, Giuseppe Scopelliti, hanno inviato una lettera al presidente del Consiglio Berlusconi per un incontro urgente «per fare chiarezza sul Corridoio Berlino-Palermo». E abbiamo il timore che se non interviene personalmente il presidente del Consiglio non sarà facile risolvere la questione. Questo perché i tempi stringono, il 19 settembre il commissario europeo ai Trasporti farà la sua proposta definitiva che il 21 dovrà essere discussa dal Consiglio dei ministri dei 27 Stati dell'Unione europea. O ci si muove adesso con tutta la carica di pressione possibile, e corriamo il pericolo di trovarci sul piatto una sgraditissima sorpresa.

mo». E abbiamo il timore che se non interviene personalmente il presidente del Consiglio non sarà facile risolvere la questione. Questo perché i tempi stringono, il 19 settembre il commissario europeo ai Trasporti farà la sua proposta definitiva che il 21 dovrà essere discussa dal Consiglio dei ministri dei 27 Stati dell'Unione europea. O ci si muove adesso con tutta la carica di pressione possibile, e corriamo il pericolo di trovarci sul piatto una sgraditissima sorpresa.

“

*Incredibili
le parole
di Tajani a
"La Sicilia".
Nessun
passo
indietro*

“

**Ecco
cosa
aveva
detto
Tajani**



Ma non è il commissario europeo Kallas a voler cancellare il «Corridoio 1 Berlino-Palermo», è l'Italia che deve dire quali sono i progetti

prioritari che interessano, soprattutto il ministero delle Infrastrutture. Il problema non è Kallas, è il nostro ministero delle Infrastrutture. Non è un capriccio di Kallas puntare su Napoli-Bari-Malta, evidentemente glielo ha detto il nostro ministero delle Infrastrutture. Ripeto: dovete parlare con il ministero delle Infrastrutture. A questo punto non è che il Ponte sullo Stretto non si fa, solo che per l'Europa non è un progetto prioritario, e quindi niente cofinanziamento del 10%

Ma senza il Sud non si può agganciare l'Ue

PALERMO. Il Mezzogiorno e la Questione meridionale sono rimasti in ombra nel corso del dialogo tra il presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, e il professor Gianfranco Pasquino, presidente della Società italiana di scienza politica, che ha celebrato il suo XXV congresso a Palermo scegliendo come tema: «Rifare gli italiani per stare in Europa».

Un sentimento, quello europeista, che negli ultimi tempi si è un po' appannato, ma oggi l'esigenza è quella di una più forte integrazione europea. Esigenza che ha detto Napolitano, «viene messa in relazione anche con i crisi dell'Eurozona, con la necessità di una solidarietà nella difesa degli Stati che hanno un debito sovrano molto pesante. Quale accompagnamento di questa solidarietà si chiedono certi comportamenti da rendere obbligati, stringendo le viti del processo di integrazione. Le cose spingono in questa direzione ma il futuro è incerto. Un'analisi quella del capo dello Stato, che ha fatto riferimento alle resistenze iniziali di alcuni Paesi membri nei confronti del Trattato di Maastricht che aveva come obiettivo la creazione della moneta unica, l'euro, e l'istituzione della Banca centrale europea.

Una maggiore integrazione europea, con i poli che tutti devono rispettare, è cominciata dalla riduzione del debito e lo si può vedere. Ma come più l'Italia si aggraverà, se con un mercato obiettivo, se non si innescerà la spirale dello sviluppo del

Mezzogiorno. Le manovre finanziarie possono essere utili per evitare le speculazioni dei mercati, però, non potranno mai essere sufficienti fino a quando l'Italia sarà spaccata in due: quella del Nord che ha un'economia che fa invidia alla Germania; quella di Centro che ha lo stesso Pil della Francia; quella meridionale che è al livello del Portogallo. Lo stesso ministro Giulio Tremonti ha più volte sostenuto che senza lo sviluppo del Mezzogiorno in Italia non potrà esserci crescita, ma nello stesso tempo non perde occasione per penalizzare il Sud e la Sicilia in particolare. Se prima non si è fatta come si può pensare di fare stare gli italiani in Europa?

L.M.

Le conseguenze disastrose della «bozza Kallas»

C'è tempo per rimediare, ma non molto perché la presidenza polacca dell'Unione europea scade a fine anno e Varsavia ha fretta di chiudere le questioni in sospeso, come la definizione del «Corridoio» della rete di trasporto della Grande Europa. In pratica si decide entro settembre dopo che, raccolto il parere del Parlamento europeo, il presidente della Commissione, Barroso, farà la sua proposta definitiva ai capi di governo che si riuniranno il 21 settembre. Il nostro ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, ci ha dichiarato che «l'ipotesi ventilata di una modifica del Corridoio 1 che si fermerebbe a Napoli per dirottare con l'alta capacità ferroviaria su Bari, è una proposta del commissario ai Trasporti, l'estone Siim Kallas che cercheranno di «affondare». E lo stesso Kallas, rispondendo ad una interrogazione di eurodeputati italiani, ha dichiarato che la sua è una bozza «indicativa e da approfondire». Tuttavia è ben strano che l'estone Kallas abbia tirato

fuori dal cilindro una proposta così tranchant: abolire il Berlino-Palermo e sostituirlo con Helsinki-Napoli-Bari. Da alcuni ambienti tecnici e politici è stato detto che va bene Helsinki-Napoli-Bari, ma non certo a scapito del Berlino-Palermo, consolidato anche nella memoria della gente. Ma poi perché Helsinki? Forse perché è così vicina all'Estonia? Che razza di bozza ha preparato questo Kallas, purtroppo suggerito all'estone Rajani passato all'industria? Dunque hanno fatto bene Lombardo e Scopelliti a chiedere un «incontro chiarificatore» al presidente del Consiglio, per evitare la confusione delle lingue. E' inutile ripetere che l'abolizione del Corridoio Berlino-Palermo, oltre a rappresentare uno schiaffo ingiustificato al profondo Sud d'Italia, avrebbe conseguenze disastrose soprattutto sul piano dei treni veloci perché autorizzerebbe implicitamente le Ferrovie a disinteressarsi dell'alta capacità da Salerno alla Sicilia per la quale c'è solo un progetto di massima, ma

che manca di ogni risorsa finanziaria. Già le ferrovie sono riluttanti a impegnarsi in quest'opera. Se Berlino-Palermo non fosse più di interesse comunitario perché spendere tanto? Era stato detto in tempi non sospetti che dell'alta capacità al Sud fino in Sicilia si sarebbe parlato nel 2025: e quindi i lavori sarebbero portati a compimento a metà del secolo? Il rischio c'è, anche se il Ponte sullo Stretto dovesse essere pronto nel 2017. E questo rischio deriva dal fatto che se l'Unione europea abbandona questo territorio non ci sarà nessuna accelerazione né dei progetti e né nelle risorse finanziarie. La cancellazione della Berlino-Sicilia significa anche il «deperimento» dei programmi per trasformare il porto di Augusta in hub perché se le navi portacontainer possono attraccare (quando i lavori saranno completati) le loro merci non potranno poi essere portate velocemente al Nord con le ferrovie. Quando parliamo di futuro negato, parliamo di questo.

T. Z.

REGIONE Lettera di Lombardo al premier Berlusconi per un incontro urgente sull'asse Berlino-Palermo

«Corridoio 1, serve chiarezza»

Chi vuole la modifica della rete transeuropea che penalizzerebbe il Sud?

Primo Romeo
PALERMO

«Un incontro urgente ai massimi livelli nel quale si possa assumere una posizione netta riguardo le infrastrutture necessarie alla realizzazione del corridoio 1, Palermo - Berlino». È quanto chiede il presidente della Regione, Raffaele Lombardo, in una lettera al Presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, inviata per conoscenza anche ai ministeri degli Esteri, delle Infrastrutture, della Politiche regionali e delle Politiche comunitarie.

«La richiesta di convocazione urgente di un simile incontro nasce, come spiega lo stesso Lombardo nella sua lettera, da «ulteriori allarmanti notizie di stampa riguardanti l'iter in corso per modificare la Rete Transeuropea dei Trasporti, dirottando il Corridoio 1 dal naturale percorso attraverso Calabria e Sicilia per raggiungere, invece, Malta dall'Adriatico, manovra - ricorda Lombardo a Berlusconi - che già denunciammo nella lettera inviata il 13 luglio scorso».

so».

«Il vicepresidente italiano della Commissione Europea, on. Tajani, fino a qualche mese fa commissario ai Trasporti - continua la lettera del Presidente della Regione - ha infatti dichiarato ai principali quotidiani siciliani che la proposta di modifica non è della Commissione Europea ma delle autorità italiane preposte a queste scelte».

«Confidiamo nel suo tempestivo ed efficace intervento evidenziando che risulta determinante la tempestività anche in vista della presentazione definitiva della proposta della Commissione Europea prevista per il 19 settembre».

E martedì al Centro di ricerche Cerisdi si parlerà del rapporto con la Tunisia, paese che muove i primi passi verso una nuova fase politico-economica. Gli organizzatori si propongono di approfondire i primi passi del Paese nord-africano verso la democrazia e la stabilità politica e sociale, analizzando gli scenari che si aprono sotto il profilo economico e culturale, in particolar

modo nei confronti della Sicilia, regione strategica nel Mediterraneo per i rapporti con il Maghreb e con l'Africa nel suo insieme.

«Gli accordi commerciali, turistici e culturali Italia-Tunisia e Sicilia-Tunisia si sono intensificati - dice Elio Cardinale, presidente del Cerisdi - e proprio in questi ultimi anni ci sono state oltre 100 imprese isolate che hanno investito sul suolo tunisino. È importante, quindi, consolidare i rapporti di collaborazione e cooperazione nella macroregione mediterranea». «Il mercato - osserva Cardinale - è in continua espansione ed è molto invitante per gli imprenditori isolani, anche in virtù dei forti incentivi fiscali promessi dal governo agli investitori stranieri». Al seminario prenderanno parte, tra gli altri, Abderrahman Ben Mansour, console tunisino a Palermo, Gaetano Armao, assessore all'economia della regione Sicilia e Vincenzo Coniglio, responsabile internazionale della Farnesina. ◀

LOMBARDO CHIEDE UN INCONTRO URGENTE A BERLUSCONI

Corridoio Uno a rischio

DI ANTONIO GIORDANO

Il corridoio di collegamento infrastrutturale tra Palermo e Berlino continua fare discutere. Questa estate era ventilata l'ipotesi, da parte della Commissione europea, di una possibile modifica al tracciato che avrebbe di fatto tagliato fuori l'Isola e reso meno centrale (in ottica ue) la realizzazione del Ponte sullo stretto di Messina. Adesso la vicenda sembra complicarsi e, secondo quanto dichiarato da Antonio Tajani, già commissario ai trasporti dell'Ue, la richiesta di una modifica del tracciato non sarebbe nata in ambito europeo ma dalle autorità nazionali. Insomma, sembra esserci molta confusione sotto il sole. Tanto che il presidente della Regione, Raffaele Lombardo, ha chiesto, in una lettera inviata al presidente del consiglio, Silvio Berlusconi e per conoscenza anche ai ministeri degli Esteri, delle Infrastrutture, della Politiche Regionali e delle Politiche Comunitarie, la convocazione urgente di un incontro. La necessità nasce, come spiega lo stesso Lombardo nella sua lettera, da «ulteriori allarmanti notizie di stampa riguardanti l'iter in corso per modificare la Rete Transeuropea dei trasporti, dirottando il Corridoio 1 dal naturale percorso attraverso Calabria e Sicilia per raggiungere, invece, Malta dall'Adriatico». «Manovra», ricorda Lombardo al presidente del Consiglio, «che già denunciavamo nella lettera inviata il 13 luglio scorso». «Il vicepresidente italiano della Commissione europea, Tajani, fino a qualche mese fa commissario ai Trasporti», continua la lettera del presidente della Regione, «ha infatti autorevolmente dichiarato che la proposta di modifica non è della

Commissione Europea ma delle Autorità italiane preposte a queste scelte». «Poiché la notizia risulta sconvolgente», ha scritto Lombardo, «anche rispetto alle assicurazioni ricevute martedì scorso dal Ministro Frattini, Le chiedo vivamente un incontro ai massimi livelli nel quale si possa chiarire con decisione e assumere una posizione netta anche in coerenza con l'impegno palesemente dimostrato dal Governo nazionale sulla costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina ed in linea con il sistema facente parte del Piano del Sud e della Rete Transeuropea dei trasporti già in fase di attuazione». «Confidiamo», conclude Lombardo nella lettera a Berlusconi, «nel suo tempestivo ed efficace intervento evidenziando che risulta determinante la tem-

pestività anche in vista delle presentazioni definitive della proposta della Commissione Europea prevista per il 19 settembre».

Alcune rassicurazioni, da fonte governativa, sono arrivate ieri stesso per bocca del ministro dei trasporti, Altero Matteoli. Che ha ribadito che «il governo ha sempre considerato prioritario il Corridoio europeo 1 Berlino-



Palermo e mai si è discostato da questa impostazione». «Per scongiurare l'avverarsi dell'ipotesi di una sua modifica, ventilata in ambienti Ue», ha aggiunto il ministro del governo Berlusconi, «già sono stati fatti i passi opportuni ed altri si faranno se necessari». Per Matteoli, inoltre, «sorprendono, le incredibili dichiarazioni attribuite al vicepresidente della Commissione Ue, Antonio Tajani, che, qualora confermate, sarebbero frutto di una preoccupante ed ingiustificata disinformazione sul delicato dossier europeo». (riproduzione riservata)

TRASPORTI - IL VICE MINISTRO GARANTISCE CHE IL GOVERNO DIFENDERÀ IL PROGETTO ORIGINARIO Castelli smentisce Tajani sul "Corridoio 1" decide l'Ue

Sulla questione del Corridoio Berlino-Palermo che ha spinto alla riva la presidenza della Regione a scendere al piano con la richiesta di un incontro urgente al ministro delle Infrastrutture e ai trasporti Roberto Castelli che ha fatto sapere che la sua mente non è rivolta alla stampa locale della polemica sui corridoi europei che investe il Governo, il ministro Matteo Renzi ha spiegato che, secondo il suo ordinario, deve essere legittima e quindi in contrasto alla causa siciliana. «Voglio precisare che non è il Governo ma la Commissione Europea che ha le prime responsabilità in base alle procedure della normativa».

Altro momento del Governo è impegnato con interlocuzioni con i comitati come stare a legare gli altri

che la Commissione sta facendo in particolare del Corridoio 1. Non sosteniamo infatti che non si possano applicare i medesimi criteri agli altri territori che stanno su un continente e a quelli che stanno sulle isole. Le parole del presidente Tajani riportate dalla stampa di ieri sono sbagliate dal punto di vista tecnico e evidentemente non è altrettanto drastico a ritrarlo venendo in una riunione che è spiegato sopra le scelte non sono basate sulle proposte degli altri governi ma sulle decisioni della Commissione. A proposito di quanto dichiarato e lo strale di altre soronte parlamentare e stampa ecc. (Rinviato) è pubblicato sul sito della Camera del deputato dell'aggiornamento in Commissione e a spogliare il 2 luglio scorso dunque per

una scelta seppur queste non sono le parole che pronunierò in quella occasione. Precedentemente, chiarezza sulla posizione del Governo e sul suo impegno a difesa del Corridoio 1 ha dato Palermo.

Non sappiamo dove il Corridoio 1 si troverà ad essere addirittura come contratto alla causa siciliana con il riferimento all'attuale questione. Ma ce ne sono stati pacificamente concordati sulla presunta mancanza del Governo e il problema rimane nella sua nebbia. Lo stesso governatore chiede l'omologazione della Commissione europea e il rappresentante della Italia nella Commissione europea oltre che esponente dello stesso partito del premier, ha fatto intendere cose diverse a quelle di Castelli. Non basta un testo scritto su un foglio

senza non è un documento che nella nuova area ha fatto il Corridoio 1. Ma cosa



Roberto Castelli

IL VICEMINISTRO CASTELLI CONFERMA: «VOGLIONO MODIFICARE CON CRITERI OTTUSI IL CORRIDOIO 1»

«Nell'Ue principi rigidi che ci penalizzano, ma li contrastiamo»

Il senatore Roberto Castelli, viceministro delle Infrastrutture, ci scrive: «Leggo della polemica sui Corridoi europei che investe il governo, il ministro Matteoli e anche il sottoscritto che sarebbe reo di essere leghista e quindi contrario alla causa siciliana. Voglio precisare che non è il governo, ma la Commissione europea a definire le priorità dei tracciati, in base a ben precisi criteri di natura tecnica. Al momento il governo è impegnato in interlocuzioni continue per contestare alcune scelte che la Commissione sta facendo, in particolare sul Corridoio 1. Noi sosteniamo infatti che non si possono applicare i medesimi criteri agli enti territoriali che stanno sul Continente e a quelli che stanno nelle Isole. Le parole del presidente Tajani riportate da "La Sicilia" sono sbagliate dal punto di vista tecnico. Evidentemente non è al corrente di quanto sta avvenendo. Infatti le scelte non sono basate sulle proposte dei singoli governi, ma sulle decisioni della Commissione. A riprova di questo invio uno stralcio della mia audizione alla commissione Trasporti del 27 luglio scorso, dunque ben prima che scoppiasse questa polemica. Le parole che pronunciai in quella occasione credo facciano definitiva chiarezza sulla posizione del governo e

sul suo impegno a difesa del Corridoio 1 fino a Palermo».

E cosa ha detto Castelli alla commissione Trasporti della Camera? Ha detto delle cose importanti che testimoniano come il rischio della soppressione del Corridoio Berlino-Palermo è reale e incombente perché «l'Italia è uno dei 27 Stati membri e quindi pesa per un ventisettesimo».

«La Commissione europea ha posto dei paletti oggettivi, che portano però ad un risultato diabolico, perché sostanzialmente si privilegiano zone già sviluppate e si lasciano indietro quelle che non sono sviluppate. Faccio l'esempio dei porti. Hanno posto la condizione che un porto per essere *core port* movimenti almeno il 1% delle merci globali movimentate nell'Unione europea. Questo evidentemente privilegia i porti già grandi ed elimina quelli piccoli (come i porti siciliani, ndr). Noi abbiamo fatto notare che non è possibile lasciare fuori le due più grandi isole del Mediterraneo, Sicilia e Sardegna, e su questo ci siamo battuti molto pesantemente, perché il paradosso è che rientrano invece Cipro e Malta in quanto Stati. E' un muro che non siamo riusciti ad abbattere perché ci hanno detto che se avessero fatto delle eccezioni per l'Italia avrebbero dovuto farle anche

per altri Stati e sarebbe saltato il programma. Stiamo portando avanti una battaglia serrata per difendere il Corridoio Berlino-Palermo, dove tra l'altro abbiamo investito parecchi miliardi, ma con questi principi così rigidi molte delle nostre infrastrutture sono attualmente penalizzate, perché la Commissione ha agito in maniera veramente burocratica e non ha voluto recepire determinate istanze. Se dovesse prevalere la cieca osservanza di rigidi principi, il governo è comunque intenzionato a portare avanti questo Corridoio fino a Palermo, anche a costo di perdere qualche contributo dell'Unione europea». Il viceministro Castelli ha concluso la sua audizione chiedendo «una azione unitaria di tutti i nostri parlamentari europei per sostenere gli sforzi del governo in difesa del Corridoio Berlino-Palermo».

T.Z.

27 Paesi. «Purtroppo in sede europea l'Italia pesa per un ventisettesimo e non possiamo fare molto»

IL SOTTOSEGRETARIO MISITI**«Hanno ragione Tajani e Matteoli»**

I primi sentori che a Bruxelles stavano pensando di abolire il Corridoio Berlino-Palermo ci furono ad aprile, quando un gruppo di parlamentari presentò in proposito un'interrogazione, primo firmatario l'on. Alessandro Pagano. Lui e gli altri chiedevano se erano vere le voci su una soppressione di questo Corridoio, e il sottosegretario Giacchino rispose che si trattava di «notizie infondate», ricordando che nel 2003, durante la presidenza italiana, l'Unione europea aveva incluso la Berlino-Palermo nella previsione che «l'Italia diventi il perno della grande area logistica del Sud Europa». Dunque è da sei mesi che bolliva qualcosa in pentola e finora non

c'è stata alcuna chiarificazione rassicurante, anzi il commissario europeo ai Trasporti Kallas non ha fatto nessuna marcia indietro. E ancora non si è nemmeno capito se tutto dipende dalle indicazioni del nostro ministero delle Infrastrutture, come sostiene il vicepresidente della commissione europea Antonio Tajani, oppure se la responsabilità è di Kallas, come dice il ministro Matteoli. Abbiamo parlato con il sottosegretario alle Infrastrutture, Aurelio Misiti, calabrese, ex presidente del consiglio superiore dei lavori pubblici che diede via libera al Ponte. Dice: «Tajani fa una giusta affermazione quando dice che il commissario europeo non

può che fare riferimento a quello che gli viene detto ufficialmente dal ministero delle Infrastrutture. Però non è stato dichiarato da nessuno che Matteoli ha detto: al posto del Corridoio 1 facciamo il Corridoio 8. Deve sapere che il Corridoio 8 partiva dalle coste italiane Bari-Brindisi e noi abbiamo voluto che questo Corridoio partisse da Napoli intercettando ma non sostituendo il Corridoio Berlino-Sicilia. Allungare da Bari a Napoli è un fatto estremamente positivo perché vuol dire che il Corridoio 8 si incanala nel Corridoio 1. Quindi il Corridoio Berlino-Palermo è una realtà che assolutamente non si cambia, e in questo ha ragione Matteoli quando dice che il

Berlino-Palermo è un Corridoio acclarato e prioritario. Il Corridoio 8 non è una alternativa al Corridoio 1, anzi quest'ultimo ne avrebbe conseguenze positive perché insieme costituiscono una rete. In questo modo anche le merci da Gioia Tauro possono andare a Bari e da lì ai Balcani, mentre il Corridoio 1 scende fino alla Sicilia. E' la rete che conta, non il singolo Corridoio. Tenga presente che Kallas non prende decisioni, Kallas può proporre qualcosa, poi è la commissione che dispone e quando c'è da cacciare soldi alla fine è il consiglio dei ministri che decide». Vi siete rassicurati? Noi no.

T.Z.

CORRIDOIO 1

L'EUROPA RIFIUTA LA SICILIA

TONY ZERMO

Finalmente la verità: in sede europea l'Italia non conta niente, o meglio conta per un ventisettesimo, essendo 27 i Paesi dell'Unione. Il viceministro Castelli nella nota che ci ha inviato è stato chiaro: l'Europa ha fissato dei criteri rigidi

e ottusi che avvantaggiano le aree sviluppate e lasciano indietro quelle che non lo sono, e quindi rifiuta Sicilia, Calabria e Basilicata, troppo depresse. Castelli ha detto che si sta lottando con tutti i mezzi per salvare il Corridoio Berlino-Palermo, ma che non si riesce ad abbattere il muro di gomma dei

nuovi «paletti», ora spera che gli eurodeputati italiani, tutti insieme, facciano sentire la loro voce per ribaltare la situazione. Ma è solo un tentativo perché a Bruxelles hanno risposto che se fanno eccezioni per l'Italia, dovrebbero farle per altri Paesi e salterebbe tutta la programmazione. Con l'as-

surdo che ad esempio Malta e Cipro, in quanto Stati, rientrano nei sostegni comunitari, la Sicilia che è ben più grande no-

Castelli ha aggiunto che comunque il nostro governo realizzerà anche da solo il Corridoio Berlino-Palermo. Allora, se questo è vero, il governo Berlusconi mostri nei fatti e

non più a chiacchiere che intende sviluppare il profondo Sud. Se l'Europa ci volta le spalle e il nostro governo, traccheggia che futuro c'è? Ci dobbiamo attaccare ai cinesi che sono interessati al Ponte e venerdì in delegazione a Roma parleranno con Ciucci?