

La Sicilia riaccuffa il Corridoio Ue dell'alta velocità

Treni veloci. L'alta velocità transita sul Ponte e passa da Messina e Catania, con destinazione Palermo. L'estone Siim Kallas, commissario europeo ai trasporti della Commissione Barroso Tony Zermo. Un giornalista inglese chiede al commissario europeo dei Trasporti, Siim Kallas: «Come mai avete ripescato la Sicilia che prima era stata tagliata fuori?». Risposta: «Perché ci siamo resi conto che la Sicilia è troppo importante per dimenticarla e perché Palermo è una città "core" con oltre un milione di abitanti». Altra domanda a Kallas: «Perché avete escluso dalle priorità il Ponte sullo Stretto di Messina, che pure è un nodo fondamentale del Corridoio europeo?». E Kallas (con qualche imbarazzo): «Questa è una ferita che rimane nel Corridoio, non ci siamo posti il problema di come attraversare lo Stretto. Deve essere il governo italiano a decidere se attraversarlo con un ponte o con i traghetti. Comunque non abbiamo potuto cofinanziare il Ponte così come non abbiamo potuto per il tunnel sotto i Pirenei richiesti dalla Spagna». Forse Kallas è un po' arretrato, oppure le sue parole sono maliziose: dovrebbe sapere che il governo italiano da parecchi anni ha ormai deciso definitivamente di realizzare il Ponte, anche senza il sostegno dell'Unione europea. Lo stesso ministro Matteoli ha precisato ieri: «Il Ponte per l'Italia è prioritario, si farà comunque e le risorse saranno reperite sul mercato finanziario. Le richieste italiane sono state accolte ed è stato riconosciuto alla Sicilia il suo ruolo cruciale in Europa». Ci sono molte dimenticanze e alcuni paradossi di cui parleremo appresso, ma la cosa importante è che il nuovo Corridoio, ribattezzato «numero 5» e non più «numero 1» Helsinki-Sicilia- Malta arrivi in Sicilia, grazie al lavoro di lobby svolto da Francesco Attagui, da Gregorio Arena e da Tuccio D'Urso che hanno mobilitato i nostri eurodeputati e tutti i loro agganci per portare a casa questo risultato, alla faccia delle polemiche sulle spese della Regione a Bruxelles. Questo «Corridoio ferroviario 5», ripescato per i capelli, da Battipaglia arriverà sul Ponte, passerà da Messina e Catania per dirigersi come destinazione finale a Palermo. Se per Palermo è una conquista fino all'altro giorno insperata, anche Catania può essere soddisfatta perché avrà l'alta velocità/alta capacità ferroviaria che rivoluzionerà il «nodo» catanese. Non dimentichiamo che il Cipe in agosto aveva previsto uno stanziamento, ancora «sulla carta», di ben 8 miliardi, che dunque dovrebbe avere il cofinanziamento europeo. A questo punto dove stanno le incongruenze? Stanno nel fatto che il porto di Augusta figura sì come «secondo livello» nel sistema europeo, ed è già un grosso risultato, una promozione inattesa, ma avrebbe dovuto essere «core», cioè di primissimo livello, perché Malta ha avuto riconosciuto il suo ruolo con il «potenziamento» dei collegamenti marittimi. Ma se non vengono «promossi» i porti siciliani più vicini all'Isola dei Cavalieri, in primis Augusta e poi anche Pozzallo, questi «collegamenti» restano in aria. E' stato comunque detto che la «lista preliminare», che dovrà essere condivisa dal Consiglio dei ministri dei 27 Paesi e dall'europarlamento, potrà essere ritoccata e migliorata. E ci auguriamo che, anche per la spinta di Malta, i porti di Augusta e di Pozzallo vengano presi in attenta considerazione. Così come per il Ponte sullo Stretto la partita è ancora aperta, poiché è un controsenso cofinanziare l'alta velocità da Battipaglia alla Sicilia e non il Ponte su cui debbono transitare i treni veloci. Le regioni del Nord Italia hanno fatto il pieno con la Torino-Lione, la Milano-Brescia-Venezia-Trieste, la tratta Baltico-Adriatico, l'interconnessione Udine-Trieste-Venezia-Ravenna, il traforo del Frejus per il quale l'intervento dell'Unione europea è stato elevato al 40%, poi la tratta Genova-Rotterdam che si dirama in due gallerie diverse per fare in modo che una passi da Varese (richiesta leghista), poi la galleria del Brennero che fa parte del Corridoio Helsinki-Sicilia. Al Nord hanno anche ottenuto l'ammissione ai finanziamenti per il sistema di navigazione padano-veneto, compreso un paradossale «porto di Milano». Inoltre sette porti prioritari su dodici sono al Nord, e solo cinque al Sud, cioè Napoli, Bari, Taranto, Gioia

Tauro e Palermo. Tra le incongruenze c'è anche il «Corridoio mediterraneo» che parte da Cadice in Spagna, passa per l'Europa del Nord e arriva in Ucraina: dove sta il Mediterraneo? In sintesi, grandi vantaggi al Nord e buon risultato anche per la Sicilia che inizialmente era stata sacrificata a vantaggio della Napoli-Bari. Diciamo che è la prima volta che il sistema trasporti nell'Isola rientra nel panorama europeo a pieno titolo, toccando le tre grandi città Messina-Catania-Palermo. Ma come si farà a finanziare con 50 miliardi, di cui 31,7 miliardi per i trasporti, opere che complessivamente «valgono» 1600 miliardi? L'Europa conta di mettere in moto finanziamenti istituzionali e finanziamenti privati attraverso la formula del «project bond», in pratica obbligazioni legate ai progetti. Facciamo un esempio più chiaro: se il Ponte rientrasse nel sistema trasporti europeo si potrebbero lanciare le «obbligazioni del Ponte». E' una nuova categoria di titoli che saranno emessi dalla Bei per attrarre investimenti internazionali da parte di fondi sovrani di altri Paesi e da parte di privati.

