

INFRASTRUTTURE



Fondi europei, l'Italia rischia di perdere un miliardo E il governo resta a guardare

La Commissione europea cambia il tracciato del Corridoio italiano: l'Alta velocità si fermerebbe a Napoli. Porti e aeroporti del Sud senza fondi. Il centro Meseuro con gli attori coinvolti chiede a Bruxelles il dietrofront

MASSIMO FRANCHI

mfranchi@unita.it

Oltre un miliardo di euro in meno per il settore trasporti e la mancanza totale di finanziamenti da Napoli in giù per aeroporti, ferrovie e porti. Questo il pesantissimo conto fatto dalla Fondazione Meseuro rispetto al cambio di strategia deciso dalla Commissione europea nel finanziare i Ten (Trans European Network), la nuova rete di priorità infrastrutturali dell'Unione per il 2014-2020. La debolezza del governo italiano rischia di far pagare un prezzo altissimo al Paese in fatto di trasporti e infrastrutture.

Quando è uscita la notizia, il 16 luglio scorso, quasi tutti i media hanno titolato: "Bruxelles cancella il Ponte sullo Stretto". In realtà in ballo c'è molto di più, anche perché persino i più strenui difensori della faraonica opera di collegamento fra Calabria e Sicilia sanno perfettamente che i soldi europei non basteranno mai e che il Ponte ad oggi è certamente irrealizzabile. La nuova strategia targata Barroso che prevede il cosiddetto Corridoio 1 Berlino-Palermo sostituito dal Corridoio 5 Helsinki-Valletta con il cambio di tracciato che parte da Napoli, virando verso Bari da cui (non si sa come) dovrebbero partire un servizio



Foto di Tonino Di Marco/Ansa

L'Alta velocità in Italia rischia di fermarsi a Napoli

di navi traghetto verso Malta, produrrà effetti nefasti soprattutto sulle regioni meridionali tirreniche (Campania, Calabria e Sicilia). Ponte a parte, sono l'Alta velocità a sud di Napoli (fino a Palermo) e tutti i porti (Messina, Napoli) e gli aeroporti (Catania in primis) presenti a pagare il prezzo più duro. In più la Commissione ha anche modificato i criteri per il finanziamento di porti e aeroporti. Criteri fatti apposta per favorire gli scali franco tedeschi e sfavorire quelli italiani.

CAMBIO DI GOVERNO

Fino al bilancio precedente e con i governi di centro sinistra l'Italia riusciva sempre a strappare almeno il 15 per cento dei vari fondi previsti. Le stime del Meseuro invece ora parlano di un 10 per cento scarso, quattro punti in meno rispetto a quanto l'Italia stessa finanzia il bilancio dell'Unione (14 per cento). In soldoni, sui 21,7 miliardi previsti per infrastrutture e trasporti all'Italia spetterebbero invece che 3,25 miliardi solo 2,17 con un saldo negativo pari a 1 miliardo e 85 milioni.

Venerdì scorso la fondazione che vede come co-presidenti i parlamentari europei Gianni Pittella (Pd) e Mario Mauro (Pdl) ha riunito attorno allo stesso tavolo tutte le imprese italiane coinvolte, dalle Fs al Assoport, dalla società autostrade ad Enac ed Enav, per cercare di reagire preparando un piano alternativo per far rientrare nelle priorità europee le vere priorità del nostro paese. L'idea è quella di mandare a Barroso una lettera firmata da tutti i parlamentari europei in cui, spiegando le ragioni, chiedere la modifica del Corridoio, ritornando al tracciato originario Berlino-Palermo.

Dietro il dietrofront della Commissione ci sono naturalmente ragioni politiche. Se nei primi anni Duemila l'allargamento ad est imponeva di dare priorità all'ammodernamento delle infrastrutture di nuovi paesi che si uscivano dalla cortina di ferro, riducendo il gap fra questi e il resto dell'Unione, questa volta l'impegno preso era quello di rilanciare l'asse Nord-Sud e aprirsi al Mediterraneo, ancor di più dopo la primavera araba.

Barroso favorisce l'asse franco-tedesco

Sotto la pressione dei governi del Nord Europa, la Commissione ha deciso di favorire i Corridoi infrastrutturali verso Est rispetto a quelli verso il Mediterraneo. Il governo italiano non si è opposto.



Aeroporti delle Isole senza finanziamenti

Oltre al cambio di percorso per il corridoio 1, Bruxelles ha deciso anche di modificare i criteri di calcolo per i finanziamenti, sfavorendo il traffico passeggeri (dove l'Italia è forte) rispetto a quello merci.

