



## Tiburtina verso regolarità

«Dal 26 luglio la stazione Tiburtina è agibile da entrambi gli ingressi, la circolazione si sta avvicinando alla regolarità, nel rispetto del programma di Fs». Ad affermarlo è il ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, durante il question time alla Camera. «Si registrano ancora ritardi nel servizio regionale mentre gli altri treni viaggiano quasi nella regolarità».

**21,7 miliardi** fondi stanziati per il piano infrastrutture cosiddetto Ten-T dalla Commissione europea nel settennio 2014-2020

**2,17 miliardi** i fondi che andranno all'Italia dopo il cambio di strategia di Bruxelles che cambia il tracciato da Palermo a Bari

**1,085 miliardi** il saldo negativo che il nostro paese sopporterà se la Commissione europea non tornerà al tracciato originario

Il cambio di strategia ha colto di sorpresa tutti, ma è stato reso possibile in primis per la debolezza del nostro governo. Spiega Gianni Pittella: «Il ministro dei Trasporti ha partecipato a tutte le riunioni preparative e quindi appare quantomeno singolare che la Commissione cambi strategia senza l'accordo del governo italiano. Se non c'è stato accordo, allora siamo davanti ad una debolezza manifesta, ad un governo che non riesce a difendere gli interessi del proprio paese. In entrambi i casi, un comportamento gravissimo le cui conseguenze saranno pagate in special modo dai 24 milioni di italiani che vivono a sud di Napoli».

Alla notizia, la sollevazione è stata generale e bipartisan. I toni più alti li ha usati il presidente della regione Sicilia Lombardo che, oltre a tirare le orecchie a Berlusconi («L'attuale presidente del Consiglio ha legato un bel pezzo della sua credibilità al ponte sullo stretto, vedersela tagliare fuori dalle priorità europee richiede alme-

sto dovrebbe arrivare dalla Bei (Banca europea degli investimenti) e dai Fondi di coesione. Anche su questo punto il Meseuro ha una proposta per migliorare la situazione. «Noi non recediamo dall'idea che l'Europa deve riprendere la strada della crescita e per farlo necessita di investimenti più forti anche in una fase di uscita dalla recessione. Per questo appoggiamo l'idea degli Eurobond, i titoli europei, che permetterebbero di finanziare progetti vitali per il continente come quello dei Corridoi infrastrutturali», attacca Pittella.

### MESUERO FA SISTEMA

Nella riunione di venerdì scorso tutti gli attori coinvolti si sono trovati d'accordo nel lavorare assieme per (ri) cambiare il tracciato del Corridoio 1, sottolineando come gli altri corridoi che interessano l'Italia (settecentrale) sono rimasti inalterati. Dall'amministratore delegato delle Fs Mauro Moretti al presidente dell'Assoporti Francesco Nerli, da Paolo Pierantoni di Sina (gruppo Autostrade) da Paolo Costa presidente del Porto di Venezia, da Massimo Garbini direttore generale Enav a Marco Trombetti dell'Enac, tutti si sono detti disponibili a fare gruppo per opporsi al cambio di strategia che penalizza l'Italia.

«Ferrovie, autostrade del mare, aeroporti italiani si sono impegnati a fare sistema - puntualizza Pittella - tutti sono consci che il cambio di tracciato ci farebbe perdere la possibilità strategica di intercettare tutto il traffico mercantile del Mediterraneo che oggi, per le nostre carenze infrastrutturali, poggia sulla Spagna, dove attraccano le navi. Vogliamo essere noi la piattaforma verso il Mediterraneo». Il cammino è tracciato: «Dopo la lettera che sottoporremo a tutti i parlamentari europei italiani, a fine agosto convocheremo altre forze sociali per allargare il fronte e farne un tema decisivo per il tutto il Paese», annuncia Pittella. La partita, per fortuna, è ancora lungo. Partito il 6 maggio, prevede ora il confronto tripartito fra commissione, governi e Parlamento Europeo. Barroso vorrebbe chiudere la partita entro l'anno, ma non sarà facile. Soprattutto se non cambierà idea. ♦

## FERROVIE Fs impegnate in prima linea

A differenza di quanto hanno sostenuto autorevoli ricostruzioni giornalistiche, il cambio di percorso del Corridoio italiano virato verso Bari, è stato criticato dalle Fs. L'idea che Moretti fosse contento di risparmiare quei 30 miliardi che dovrebbe sborsare per portare l'Alta velocità da Napoli, lungo la dorsale tirrenica, fino a Palermo, a favore della più redditizia Napoli-Bari, è del tutto sbagliata. Fs e Trenitalia vogliono onorare l'impegno preso con il paese di portare treni veloci in Calabria e Sicilia. Lo ha ribadito con fermezza lo stesso Mauro Moretti al tavolo convocato dal Meseuro. I motivi sono presto detti: «proprio parlando in termini di raffronti europei, la Sicilia da sola ha un bacino pari a quello di Olanda, Belgio e Lussemburgo messi assieme, si tratta di un business e di un mercato irrinunciabile per Fs e Trenitalia, soprattutto nel futuro» e di un modo di sottolineare come non esistono rami secchi che Fs vuole tagliare a scapito delle altre tratte solo sulla carta più redditizie.

I piani di investimenti sono già fissati. Il costo della Salerno-Palermo viene stimato in 17 miliardi, contro i 5-6 della Napoli-Bari. I progetti sono in fase preliminare, ma il via libera della Commissione europea ai co-finanziamenti potrebbe ridurre di colpo di molti anni i tempi di realizzazione, entro il 2020.

D'altronde lo scorso 18 aprile a Innsbruck è stata avviata la fase realizzativa della galleria di Base del Brennero, che sarebbe parte essenziale del Corridoio 1 Berlino-Palermo. Alla cerimonia in pompa magna erano presenti il ministro Altero Matteoli, i suoi omonimi austriaco e tedesco e per la Commissione europea il vice presidente Siim Kallas e il coordinatore delle Reti Ten-T Corridoio 1, Pat Cox. Possibile che questi ultimi due nel giro di due mesi abbiano cambiato così radicalmente idea, decidendo di spostare tutto al Tarvisio? M.FR.

## NAVI E AEREI Porti del Sud tagliati fuori

Porti e aeroporti pagano fortemente i nuovi criteri di calcolo introdotti dalla Commissione europea per stanziare i fondi settennali 2014-2020 per le infrastrutture. Vengono favoriti i porti mercantili rispetto a quelli passeggeri, e questo sfavorisce tutti quelli italiani (Civitavecchia, Napoli, e vengono favoriti porti e aeroporti vicini a città con più di un milione di abitanti. In questo senso Palermo e Catania (6 milioni di passeggeri l'anno), Cagliari, Bari, Brindisi, Lamezia Terme non saranno aeroporti del core network finanziati con fondi TEN-T.

A differenza del Progetto Prioritario PP1 Berlino-Palermo, il nuovo corridoio Helsinki-Valletta esclude tutta la direttrice tirrenica dalla rete europea dei trasporti, marginalizzando tutto il Mediterraneo e lo stesso porto di Gioia Tauro. L'idea del Meseuro è che lungo la direttrice tirrenica sia possibile creare un sistema pluri-modale in cui porti, ferrovie e aeroporti possono integrarsi. mentre la scelta di passare attraverso Bari avrebbe una vocazione balcanica per la connessione con il corridoio pan-europeo VIII (Bari-Brindisi Durazzo Tirana Skopje Sofia Varna).

Altra novità del progetto della Commissione è il nuovo corridoio 1 Baltico-Adriatico che, mantenendo Helsinki come partenza, ora dovrebbe arrivare a Ravenna, passando per Trieste. «Si tratta di un contenuto - denuncia Pittella - È niente rispetto all'importanza strategica dell'Alta velocità al Sud». In più anche i porti in teoria coinvolti (Trieste, Venezia, Ravenna) sono invece esclusi dai finanziamenti diretti e puntano invece con forza sull'asse con Genova, Savona, La Spezia, la linea Alta velocità Genova-Venezia e la sinergia con il cosiddetto cluster dell'Alto Adriatico con Capodistria e i porti croati. M.FR.

## Pittella (Pd) «Il Ponte? Più grave che a Sud di Napoli non arriverà un euro»

no una forte reazione») ha definito «una follia ed un'assurdità pensare che il corridoio debba transitare da Napoli a Bari e poi via mare raggiungere Malta, che è a un tiro di schioppo da Pozzallo (porto vicino Ragusa, Ndr)».

Anche Mario Mauro, presidente della delegazione Pdl al Parlamento europeo e socio fondatore di Meseuro con Pittella, ha tuonato: «L'esclusione delle regioni insulari italiane dalle Reti Ten-T è in forte contrasto con il principio Ue di coesione e pregiudicherebbe lo sviluppo della sponda sud del Mediterraneo». Per motivare il cambio, Barroso e i commissari hanno naturalmente utilizzato ragioni di finanza. Il piano originario era lunare: prevedeva ben 30 reti per una spesa di 360 miliardi. I chiari di luna post crisi hanno consigliato un brusco ritorno alla realtà: 21,7 miliardi di cui al momento però solo 8 già finanziati. Il re-

**Dimenticate le autostrade del mare**  
Il nuovo sistema di calcolo sfavorisce anche i porti come Civitavecchia, Salerno, Trieste e Venezia più coinvolti dal progetto autostrade del mare con i collegamenti verso tutti i porti del Mediterraneo



**Il ritardo delle Ferrovie del Sud**  
In Calabria e in Sicilia il ritardo infrastrutturale dei trasporti è grave. Fra Messina e Palermo si viaggia ancora a binario unico con tempi di percorrenza da inizio '900. Le Fs si impegnano a portare l'Alta velocità.

