Le grandi opere

Finanziate dalla Ue

Somma ripartita tra 30 opere per il periodo 2007-2013 → 5,1 miliardi

Finanziamenti che interessano l'Italia

A	Asse ferroviario Berlino-Palermo (corridoio 1)	960,11	
		592,65 (lavori)+ 193,5 (studi)	→ tunnel Brennero (63 Km)
B	Asse ferroviario Lione-Kiev (corridoio 5)	754,5	
		671,8	→ Torino-Lione (tunnel di 51,1 Km)
		24 (studi)	→ Ronchi-Trieste
		50,7 (studi)	→ Trieste-Divaccia
		8 (studi)	→ Budapest-Miskolc
C	Asse ferroviario Genova-Anversa	403,62	
		5,5	→ nodo di Genova
D	Progetto satellitare Galileo	190	

cifre in milioni di euro

Altri importanti stanziamenti

E	Asse ferroviario Lione-Lisbona (corridoio 5)	671	I	Asse ferroviario Nord Svezia-Finlandia	155
F	Asse ferroviario Parigi-Bratislava	438	L	Ferrovia Baltica	124
G	Ferrovie-strade Germania-Danimarca	374	M	Via navigabile Senna-Schelda	420
H	Tav Spagna	267	N	Via navigabile Reno-Mosa-Danubio	190

Il progetto Amburgo-Pechino

Un collegamento ferroviario per il trasporto merci dalla Cina alla Germania a cui stanno lavorando 6 Paesi e che dovrebbe essere inaugurato all'inizio del 2009

ANSA-CENTIMETRI

FERROVIE. Nel 2009 un treno merci diretto collegherà Europa e Asia, riducendo a meno della metà il viaggio di 40 giorni che oggi effettuano le navi

Linea diretta Amburgo-Pechino, Sud scavalcato

Il progetto in seguito ai ritardi dei corridoi che dovrebbero collegare Bari alla Turchia e Berlino a Palermo

VITO RIGGIO

Dal 2009 un treno merci diretto collegherà Amburgo con Pechino, riducendo il viaggio dai quaranta giorni che oggi impiegano le navi a meno della metà. Si utilizzano binari esistenti, la mitica transiberiana fino a Mosca e poi un tratto europeo in costruzione che passa per Bielorussia e Polonia. Un altro passo avanti verso l'intensificarsi di collegamenti tra Europa e Cina che taglia fuori il nostro Mezzogiorno, dove il corridoio che da Bari dovrebbe giungere in Asia attraverso la Turchia è ormai nel limbo come sembra in gravissimo ritardo il famoso corridoio che da Berlino dovrebbe terminare a Palermo e che in realtà stenta ad andare oltre Napoli.

Sia per le difficoltà, sempre meno comprensibili, del completamento della Salerno-Reggio Calabria, sia per lo smontaggio ormai definitivo dell'operazione Ponte sullo Stretto, che proprio in questi giorni si è conclusa con la restituzione al Tesoro da parte di Fintecna dei capitali costituenti la dote della società che avrebbe dovuto gestire la realizzazione dell'opera. In cambio si faranno un po' di strade provinciali come negli anni '50. Che

VITO RIGGIO
Vito Riggio, 60 anni, è il presidente dell'Enac, l'Ente nazionale per l'Aviazione civile

La Sicilia può uscire dall'isolamento puntando sul trasporto aereo, potenziando Palermo e Catania e programmando le delocalizzazioni verso Trapani e la Piana

è sempre meglio di niente ma serve a poco senza persone e merci da farvi passare che non siano i gitanti delle nostre congestionate città. La politica delle grandi infrastrutture, cimentata con i dati di bilancio e con l'impossibilità di contrarre la spesa pubblica di parte corrente, segue l'andamento già individuato da Galli della Loggia in una condivisibile analisi: chi se ne frega del Mezzogiorno.

A parte le questioni della criminalità e quelle, solo in parte connesse, dell'inefficienza drammatica dei servizi di raccolta e smaltimento dei rifiuti, il meridione è ormai un peso per un Paese che sbuffa, posto com'è di fronte ad un peso ritenuto insopportabile, fatto d'ingenti somme mal spese, di criminalità densa e diffusa e di una classe dirigente sbriciolata in assetti nemmeno più ascaristici. Il Paese guarda giustamente a Nord ed al centro, da dove vengono quel po' d'innovazione e di ricerca che ci consentono di competere e sviluppa la sua logistica in funzione dello scambio con i Paesi che crescono come l'India e la Cina, aggirando le difficoltà e i veti che hanno reso desolante lo sviluppo delle reti logistiche nella parte più mediterranea dell'Europa.

In Sicilia non è stato ancora individuato e attrezzato un porto ad alti fondali in grado di fare concorrenza ad altre strutture analoghe già presenti o in via di costruzione. Il famoso centro del mediterraneo, così continuando, diverrà un buco nero, aggirato anche da Malta e presto da Libia e Tunisia. La verità è che, in un mondo globale, chi non gioca bene le sue carte, perde la partita. E per quanto dura possa sembrare questa sentenza, essa non si contrasta più con il mix di benevolenza e soggezione cui ci ha abituati il sistema clientelare. Le corporazioni che strillano, le istituzioni che si delegittimano, la retorica in luogo della decisione amministrativa.

Un confuso assemblearismo che surroga la responsabile divisione con un inconcludente chiacchiericcio. Questa è l'immagine della Seconda Repubblica bipolare e alternante. Nata da una rottura proclamata, oggi sta morendo per l'eccesso di continuità con un modello che non può reggere.

Cambiare subito è necessario ma sembra impossibile. Se non sorregga un impegno straordinario e condiviso per ridare senso e valore all'autonomia, forza alle istituzioni, dignità alla politica, spazio al talento ed al merito.

Nel campo dei trasporti, con l'eccezione delle merci, il traffico si basa sempre di più sul trasporto aereo che consente di collegare l'Isola con tutto il mondo. Speriamo che ci si convinca che quest'opzione, già fondamentale, diviene strategica, date le carenze delle altre modalità di trasporto. E che, quindi, si smetta di pensare alla paesana, con la fantasia di aeroporti pubblici e di respiro nemmeno regionale. Palermo e Catania hanno di fronte grandi spazi di crescita, specialmente se si programmano bene le future delocalizzazioni verso Trapani e la Piana.

Ci vuole un passo indietro delle istituzioni locali che recuperino il loro ruolo di indirizzo e controllo lasciando la gestione a imprese industriali in grado di sviluppare il valore commerciale e di reclamare l'integrazione rapida con le altre forme di comunicazione. Se Madrid rinnova il proprio aeroporto in tre anni e, nello stesso tempo fa una metropolitana, perché Palermo e Catania non possono provarci anche avvalendosi dell'impegno e dell'interesse economico di gruppi privati? La Cina è veramente sempre più vicina. Ma non aspetta i tempi della nostra polverosa politica.