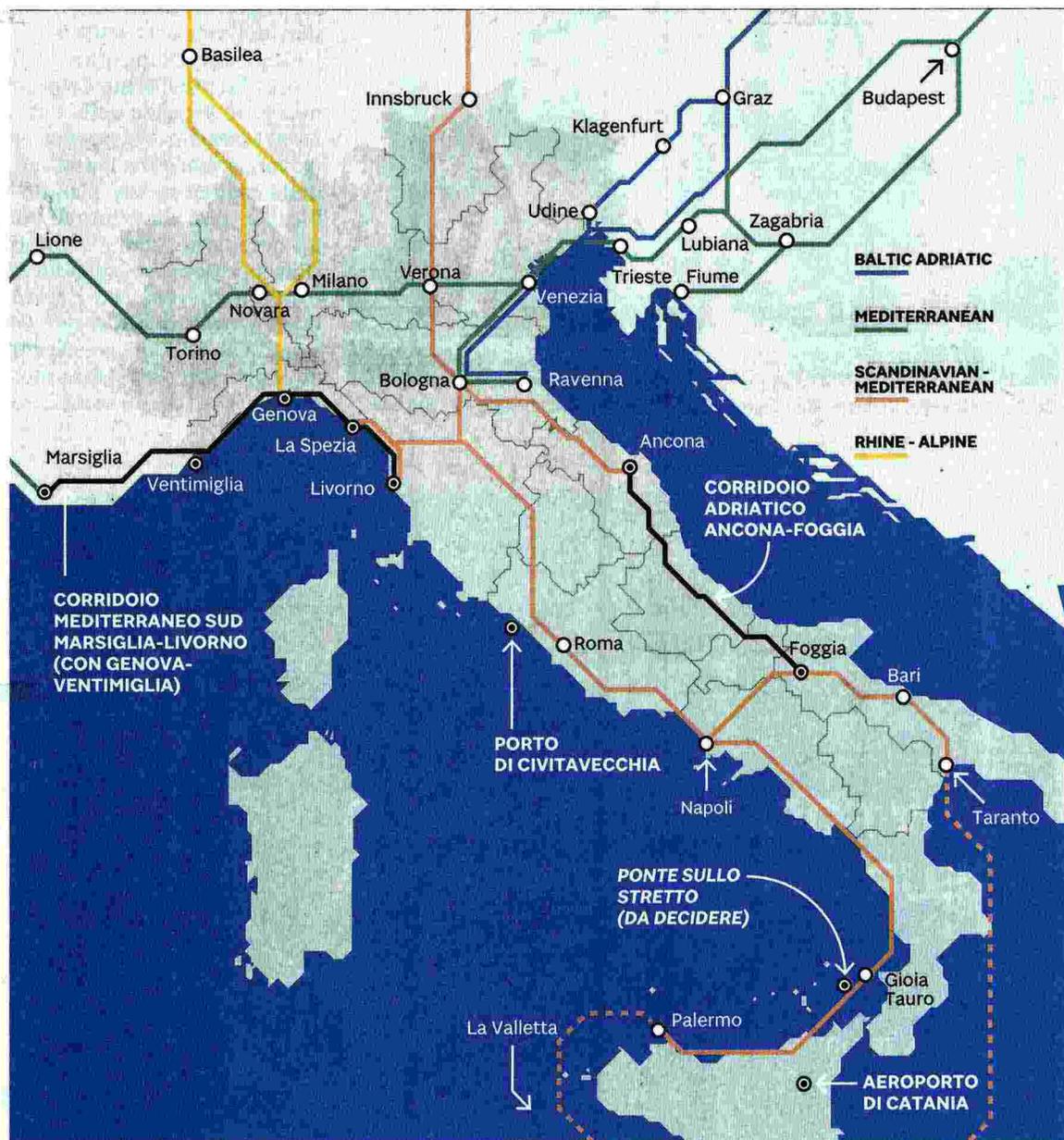


L'ITALIA E I NUOVI CORRIDOI INFRASTRUTTURALI EUROPEI



Domani incontro tra governo e Commissione. L'Europa rivede la mappa delle Ten-T da completare entro il 2030

Adriatico e Marsiglia-Livorno priorità Ue

Giorgio Santilli — a pag. 8

Corridoio Adriatico e Marsiglia-Livorno entrano nella mappa delle priorità Ue

Infrastrutture. L'Europa rivede la mappa dei Ten-T da completare entro il 2030, domani riunione finale fra commissione e governo sulle opere italiane. Nei grandi hub di serie A entrano porto di Civitavecchia e aeroporto di Catania. Congelato il Ponte sullo Stretto

Giorgio Santilli

Il round finale sarà domani: una delegazione della commissione Ue e una del ministero delle **Infrastrutture** italiano si incontreranno per chiudere la partita dei nuovi corridoi infrastrutturali europei in Italia. È la revisione della mappa dei Ten-T cui Bruxelles sta lavorando da oltre un anno. Prima, con l'approvazione del regolamento del 7 luglio 2021 che ha già modificato l'assetto del 2013 - quello che ha diviso le linee, gli hub e le reti in core (da realizzare entro il 2030) e comprehensive (da finire entro il 2050) - e ha introdotto per l'Italia i tratti Ravenna-Ancona nel corridoio Baltico-Adriatico e la Marsiglia-Genova-La Spezia come diramazione Sud del corridoio Mediterraneo (di cui a Nord fa parte la Torino-Lione-Venezia). Poi, con la mappa definitiva della nuova rete dei Ten-T che dovrà vedere la luce prima della fine dell'anno: per questo la commissione sta completando gli incontri con tutti i Paesi. Un annuncio definitivo potrebbe arrivare a novembre.

Per l'Italia sul tavolo ci sono quattro proposte principali in discussione:

- 1 la prosecuzione a sud di Ancona del corridoio adriatico con la linea Ancona-Foggia che aggancerebbe la Bari-Taranto, completando l'intero percorso;
- 2 la consacrazione del corridoio Marsiglia-Genova-Livorno (già inserito per pezzi nella revisione finita a luglio), con una scelta definitiva sull'adeguamento del tratto

più delicato di questo percorso, quello fra Genova e Ventimiglia che richiede investimenti costosi e complessi (in galleria) per adeguarsi agli standard europei;

- 3 l'inserimento nella rete core (la priorità assoluta per la Ue) del porto di Civitavecchia;
- 4 l'inserimento nella rete core dell'aeroporto di Catania.

La ridefinizione della mappa non comporta solo l'ingresso di queste opere nella serie A delle **infrastrutture** europee, con tutto quello che questo significa in termini di priorità, di prestigio, ma anche di controlli strettissimi su tempi e sui costi da parte di Bruxelles e di adeguamento (certamente impegnativo) agli standard dei Ten-T (in particolare le pendenze per l'Av non possono essere superiori al 12 per mille e le sagome delle gallerie vanno adeguate ai requisiti top).

L'ingresso nella serie A delle **infrastrutture** europee significa anche incassare una priorità nell'assegnazione delle risorse previste dai bandi Cef (Connecting Europe Facility): per i trasporti ci sono 25 miliardi (su un totale di 32) in palio per il periodo 2021-2027 e un primo bando per circa 6 miliardi dovrebbe essere pubblicato entro pochi giorni, comunque a settembre.

Il ministro delle **Infrastrutture** e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sta seguendo ovviamente la partita con grande impegno: è nota l'attenzione alla visione strategica di medio lungo periodo del ministro ed è evidente che l'allargamento della rete italiana dei Ten-T contribuirà - insieme ai molti

investimenti del Pnrr - anche agli obiettivi di sostenibilità infrastrutturale complessiva. Anche per Bruxelles, d'altra parte, la sostenibilità è, sempre più, l'obiettivo da raggiungere con il potenziamento della rete ferroviaria.

Anche dopo l'incontro di domani dovrebbe restare congelata la partita del Ponte sullo Stretto. I documenti scambiati fra Roma e Bruxelles finora si limitano, infatti, a fare la fotografia dello stato dell'arte delle decisioni sul collegamento fra Reggio e Messina: le scelte già fatte per il potenziamento del servizio traghetti, con la riduzione della durata del percorso da due ore a una, e l'avvio dello studio di fattibilità tecnica ed economica che sarà la base su cui verranno poi prese le decisioni finali: se ed eventualmente come fare il collegamento stabile.

«L'Italia terrà costantemente aggiornata l'Unione europea sull'evoluzione di questo progetto», afferma l'ultimo documento scambiato fra Roma e Bruxelles. Su questo fronte, quindi, non dovrebbero esserci novità o accelerazioni rispetto al percorso già individuato da Giovannini.

Con l'operazione in corso, l'Unione europea torna a rivedere la mappa dei Ten-T, uno strumento - dice un recente rapporto di Bruxelles - che ha raggiunto tutti gli obiettivi che si poneva in termini di politica dei trasporti, migliorando lo stato delle **infrastrutture** prioritarie europee e contribuendo in maniera sostanziale alla creazione di una rete infrastrutturale europea con standard omogenei. Un'azione decisiva per la costruzione del mercato unico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Entro fine anno Bruxelles completerà il lavoro di revisione, già pubblicato un primo regolamento a luglio

25,81

I MILIARDI DEL CEF

Il Connecting European Facility mette a disposizione queste risorse per il periodo 2021-27. Il primo bando a settembre dell'ordine dei sei miliardi



IL NEGOZIATO

Il Mims (nella foto il ministro Enrico Giovannini), rappresenta l'Italia negli incontri che la commissione sta tenendo per definire la nuova mappa

IMAGOECONOMICA



Round finale. Si punta a chiudere la partita dei nuovi corridoi infrastrutturali europei in Italia

Trenta anni di rete europea

1

L'ESORDIO

Piano Delors (1992)
e i Ten-T del 1996

Formalmente la Trans European Network - Transports nasce con la decisione 1692/96 adottata il 23 luglio 1996. In realtà l'idea di una rete di **infrastrutture** europee, realizzate per spingere la crescita continentale in una chiave strategica di costruzione del mercato unico, era stata avviata dalla commissione Delors nel 1992 con la scelta di dodici **infrastrutture** europee (di cui tre in Italia, la Torino-Lione, l'aeroporto di Malpensa e il passante di Mestre). L'idea di sviluppare una rete europea di **infrastrutture** di trasporto era stata anche recepita nel Trattato di Maastricht.

2

IL CONSOLIDAMENTO

Nascono la rete Core
e i fondi Cef (2013)

Dopo numerose revisioni delle opere incluse nei Ten-T, fatte anche per tener conto di fondamentali cambiamenti politici e territoriali all'interno dell'Unione europea, come per esempio l'allargamento della Ue ai Paesi dell'Est, nel 2013 viene approvato un nuovo regolamento (1315/2013) che rivede sistematicamente l'intero assetto delle reti, inserendo il concetto di una rete CORE (da completare entro il 2030) e di una rete COMPREHENSIVE (da completare entro il 2050). Sempre nel 2013 viene creato un fondo, Connecting Europe Facility, che ripartisce i finanziamenti mediante il metodo dei bandi di gara.

3

OBIETTIVO 2030

La nuova mappa
entro il 2021

Nel 2020 l'Unione europea ha iniziato un nuovo processo di revisione della rete Ten-T che punta ad approvare una mappa definitiva dei progetti Core. Il termine di completamento dei corridoi, degli hub e delle linee ricomprese nella rete Core resta fissato al 2030. La commissione intende approvare questa mappa definitiva entro fine 2021. Una prima parte del lavoro è stata fatta con la pubblicazione del regolamento del 7 luglio. A settembre sarà anche pubblicato il primo bando con i finanziamenti Cef di circa 6 miliardi per le opere di trasporto su un totale di 25,81 miliardi per il periodo 2021-2027