

Infrastrutture e sviluppo

I CORRIDOI PRIORITARI



Gli altri capitoli
Interventi anche per energia
e telecomunicazioni digitali

Le risorse
Con i project bond della Bei
si potrà salire fino a 500 miliardi

La Ue salva la Tav e bocchia il Ponte

Varato il piano per la rete dei trasporti fino al 2030 - Previsti in tutto 31,7 miliardi

Giuseppe Chiellino
MILANO

Dieci corridoi prioritari per realizzare entro il 2030 una rete centrale europea di trasporto, futura struttura portante del sistema di trasporto del mercato unico europeo. Su questi dieci assi si concentreranno nei prossimi vent'anni le poche risorse comunitarie a disposizione, 31,7 miliardi di euro. Ma soprattutto si cercherà di mobilitare, anche attraverso lo strumento dei project bond strutturati dalla Bei, una quantità di risorse molto più ampia: fino a 500 miliardi entro il 2030, di cui la metà da spendere nei prossimi 10 anni. È il succo del piano di investimenti "Connecting Europe" per migliorare le reti europee presentato ieri dalla Commissione europea che prevede un importo complessivo di 50 miliardi. Oltre ai trasporti, infatti, il piano prevede 9 miliardi di spesa per le reti energetiche e altrettanti per le reti di telecomunicazione digitali. Solo sul primo "capitolo", però, la Commissione ha dettagliato i

progetti che ritiene più importanti per rendere più competitiva l'economia europea. Tra questi non è compreso il ponte sullo Stretto di Messina. «La decisione se costruirlo o meno - ha spiegato in conferenza stampa il commissario europeo ai Trasporti, Siim Kallas - spetta al governo italiano». In pratica, se il Governo italiano vorrà comunque costruire il ponte, sarà libero di farlo, ma difficilmente potrà contare su contributi comunitari, a meno che non riesca a convincere Bruxelles che l'opera sia fondamentale per la rete "core" europea, sia realizzabile entro il 2030 e abbia un rapporto costi-benefici positivo. «Non ci stiamo impegnando su grandi progetti come il ponte o il tunnel sotto i Pirenei - ha precisato il commissario - ma ci impegnamo su progetti più piccoli» il cui obiettivo «è passare dall'attuale groviglio di strade, ferrovie, aeroporti e canali ad una rete unificata», la TEN-T. La decisione di escludere il ponte è stata presa nonostante i tratti ferroviari Napoli-Reggio Calabria e Messina-Palermo siano

stati inseriti nel corridoio 5, da Helsinki alla Valletta, al contrario di quanto era previsto nella bozza del piano. In generale, per l'Italia non sarà facile ottenere i finanziamenti, visto che molti dei progetti a cui è interessata si basano su previsioni di crescita del traffico a lungo termine, mentre altri paesi, Germania in testa, hanno progetti per aree già oggi congestionate e richiedono interventi immediati.

Nel piano è stata confermata la Torino-Lione (nel corridoio Mediterraneo, da Algeiras in Spagna fino al confine orientale ungherese) dopo uno scambio di mail tra i presidenti italiano e francese della conferenza intergovernativa che nei giorni scorsi ha definito l'ultimo tassello che mancava per rispettare le condizioni poste da Bruxelles per concedere la proroga di 2 anni (fino al 2015) per spendere i fondi Ue. Roma e Parigi ora dovranno modificare il trattato nella parte che prevede la divisione dei costi, dopo che la Francia ha accettato di aumentare al 48,1% la propria quota. Soddisfatto il commissario straordi-

nario Mario Virano che ieri ha partecipato alla riunione del Comitato per l'ordine pubblico convocato a Torino in vista della manifestazione No-Tav di domenica prossima.

Gli altri corridoi prioritari che interessano l'Italia sono il collegamento tra Baltico e Adriatico (per i tratti tra Udine-Venezia-Ravenna e tra Trieste-Venezia-Ravenna (corridoio 1) e la linea Genova-Rotterdam per il tratto fino al confine svizzero. In tutto, si tratta di quattordici progetti sul territorio italiano, a cui si aggiunge il collegamento Marsiglia-Nizza che arriva fino a Ventimiglia.

Alla rete centrale si aggiunge una rete globale finanziata principalmente dagli Stati membri e fatta di collegamenti minori, il cui traffico confluirà nelle tratte della rete principale. L'obiettivo, come ha spiegato Kallas, è fare in modo che entro il 2050 la gran parte dei cittadini e delle imprese europei siano in condizione di raggiungere la rete secondaria (o globale) in non più di mezz'ora.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Project bond

• I project bond sono prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti infrastrutturali. Hanno il duplice obiettivo di rilanciare il mercato delle obbligazioni e aiutare i promotori dei singoli progetti ad attrarre finanziamenti privati di lungo termine. Grazie all'intervento della Bei, che si dovrebbe far carico della parte "mezzanine" (cioè con il rischio più elevato), si alzerà il rating (e

quindi si ridurrà il costo) del prestito senior che sarà offerto a investitori istituzionali e privati. Bruxelles spera in un effetto moltiplicatore del bilancio Ue.

SCELTE STRATEGICHE

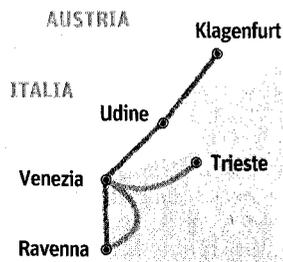
Il commissario Kallas: «La decisione se costruire l'opera sullo Stretto di Messina spetta al Governo italiano. Puntiamo su progetti piccoli»



I tracciati nel nostro Paese

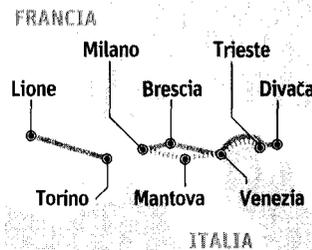
LEGENDA ● Ferrovie ● Tratte marittime ● Vie navigabili

Corridoio Baltico-Adriatico



Nell'ambito della direttrice Nord-Sud Helsinki e Ravenna, l'Italia è interessata dalle linee ferroviarie tra Udine-Venezia-Ravenna e dallo sviluppo di piattaforme multimodali che coinvolgeranno anche i porti di Trieste, Venezia e Ravenna

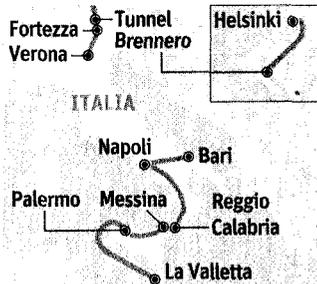
Corridoio Mediterraneo



Numerose le tratte ferroviarie italiane previste nel corridoio Ovest-Est. L'alta velocità Lione-Torino, la Milano-Brescia, la Brescia-Venezia-Trieste, la Trieste-Divaca. Prevista anche la via d'acqua tra Milano, Mantova, Venezia e Trieste

Fonte: Commissione europea

Corridoio Helsinki - La Valletta



Sull'asse Nord-Sud è previsto lo sviluppo della rete ferroviaria che attraversa l'Italia: dal tunnel del Brennero al tratto Fortezza-Verona, dalla Napoli-Bari alla Napoli-Reggio Calabria, e alla Messina-Palermo

Corridoio Genova - Rotterdam



Il tratto italiano deve collegare, con una linea ferroviaria adeguata, Genova, Milano, Novara, fino al confine svizzero. Secondo il cronoprogramma della Ue i lavori dovrebbero partire prima del 2020