Riuniti a Milano, i Ministri dei Trasporti dei Paesi UE hanno discusso di corridoi transeuropei di trasporto, dalla programmazione alla gestione ai finanziamenti. Ecco le conclusioni che abbiamo raccolto durante la conferenza stampa conclusiva, in cui purtroppo non si è parlato di risvolti per l'autotrasporto.

Noi di TN Trasportonotizie abbiamo partecipato ieri alla conferenza stampa conclusiva del Vertice dei Ministri dei Trasporti europei, riuniti a Milano il 16 e 17 settembre in occasione del Semestre di Presidenza italiana del Consiglio dell'Unione europea.

Ad esporre i risultati della due giorni di lavori il nostro Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, Presidente in carica del Consiglio dei Ministri UE dei Trasporti, e Siim Kallas, Commissario europeo ai Trasporti uscente - ricordiamo infatti che la scorsa settimana è stato nominato nuov o Commissario ai Trasporti
lo
sloveno Mzros Sefcovic.

Tre sono state le questioni affrontate dal Vertice informale di Milano, le cui conclusioni dovranno trovare un riscontro formale nel Consiglio dei Ministri dei Trasporti dell'8 ottobre e del 3 dicembre: la programmazione dei corridoi di trasporto trans-europei, la governance di tali infrastrutture e le risorse finanziarie necessarie alla realizzazione delle opere.

Il Ministro Lupi ha da subito esposto il giudizio comune dei Ministri UE estremamente positivo per il lavoro di pianificazione e programmazione delle reti infrastrutturali di trasporto nell'Unione europea, svolto nei cinque anni di "governo" Kallas alla Commissione.

"Finalmente dai 31 corridoi transeuropei inizialmente previsti, siamo passati a nove corridoi di trasporto strategici, ognuno dei quali assegnato ad un Coordinatore europeo, garante della realizzazione dell'intera opera".

La riduzione del numero di corridoi ha portato all'identificazione definitiva delle reali priorità infrastrutturali, "determinanti per la crescita, l'occupazione e gli investimenti in Europa".

La designazione dei Coordinatori si rivelerà essenziale, a detta del Ministro Lupi, per la governance dei corridoi, ossia per meglio organizzare e guidare in un'unica direzione i lavori di ogni singolo Stato coinvolto nella realizzazione di un corridoio paneuropeo. Il tutto ha l'obiettivo di "garantire la certezza dell'avanzamento dei lavori".

Tra meno di un mese, secondo le conclusioni del Vertice milanese, saranno presentati i piani economici e finanziari di lavoro per ogni Corridoio. Conosceremo, dunque, in dettaglio le ricadute previste per ogni Corridoio e le risorse puntuali e necessarie da investire nelle diverse tratte, Paese per Paese.

Quanto ai finanziamenti, "l'ammontare complessivo degli investimenti 2014-2020 per i 9 corridoi è pari a 500 miliardi di euro - ha dichiarato il Ministro Lupi - di cui 26 messi a disposizione dalla Commissione europea tramite il CEF. Oltre il 70 % delle risorse dovrà essere investito dai singoli Paesi o reperito sul mercato attraverso gli investitori privati".

"Tutto è pronto", ha confermato il Commissario Kallas. Dopo aver definito la programmazione e

la governance dei corridoi TEN-T e discusso gli strumenti di finanziamento pubblici e privati, non resta che passare alla fase attuativa. “La realizzazione non sarà agevole - ha riconosciuto Kallas - ma la Commissione europea farà la sua parte e agli Stati chiediamo maggiore coinvolgimento nei progetti transfrontalieri”.

Queste le principali conclusioni del Consiglio dei Ministri di Milano dedicato alle infrastrutture e ai trasporti in Europa, dalle quali non emerge che al Vertice si sia parlato di trasporto su strada, che pure si aggiudica la fetta più importante della movimentazione delle merci in Italia e non solo.

Da qui le perplessità sollevate da Assotrasporti, che lamenta l’assenza di discussione intorno agli effetti che la realizzazione dei corridoi europei avrà per lo sviluppo del trasporto merci su gomma e la riduzione dei costi per gli autotrasportatori.

Considerando che dei nove corridoi trans-europei ben quattro coinvolgeranno direttamente il nostro Paese, è lecito chiedersi se i corridoi di trasporto TEN-T contribuiranno o meno a risolvere i problemi più sentiti dalla categoria, cabotaggio abusivo in primis.

Insomma, resta in sospeso la questione dei risvolti che, all’atto pratico, emergeranno per l’autotrasporto.

© TN - TRASPORTONOTIZIE Riproduzione riservata