

Sette gestori di infrastrutture ferroviarie, dall'Italia alla Svezia, hanno confermato l'impegno congiunto nel realizzare entro il novembre 2015 il Corridoio III, la futura spina dorsale del trasporto merci per ferrovia lungo la tratta Stoccolma – Malmo – Copenaghen – Amburgo – Innsbruck – Verona – Palermo, in tutto 3.500 chilometri.



I ritardi e i rinvii per la costruzione del Corridoio V irritano e suscitano reazioni forti la Ue, che si è espressa tramite il coordinatore europeo del progetto numero 6 Laurens Jan Brinkhorst al summit internazionale di Budapest: «È giunto il momento di fare una sintesi finale».

All'inizio di ottobre ci sarà un vertice con i primi ministri di Italia e Francia, Mario Monti e Francois Hollande, dove il coordinatore europeo che guida il direttorato generale chiederà chiaramente se i due Paesi vogliono andare avanti concretamente o meno; difatti sostiene: «Sulla Lione-Torino finora non è stato dato nemmeno un colpo di piccone e non si è nemmeno iniziato a lavorare sul tunnel».

I dieci corridoi paneuropei sono le vie di comunicazione dell'Europa centrale e orientale la cui costruzione è stata ritenuta strategica dalla Conferenza Pan-Europea.

Essi differiscono dalle "reti di trasporto trans-europee" (TEN-T), le quali includono tutte le più grandi vie di comunicazione nell'Unione europea, sebbene vi siano proposte per unire i due sistemi. Con la crisi degli anni 2000 vi è stato un ridimensionamento dei progetti.

Ad esempio il Corridoio V che doveva andare originariamente da Lisbona fino a Kiev, nel marzo 2012 è stato ridotto al cosiddetto "Corridoio Mediterraneo" con l'esclusione del Portogallo e dell'Ucraina.

© TN - TRASPORTONOTIZIE Riproduzione riservata