



ITALIA:

Il territorio italiano è attraversato da tre corridoi della rete centrale:

Il **corridoio Baltico-Adriatico** si estende dai porti polacchi di Gdansk e Gdynia e da Szczecin e da Swinoujscie e, passando attraverso la Repubblica ceca o la Slovacchia e l'Austria orientale, raggiunge il porto sloveno di Capodistria e i porti italiani di Trieste, Venezia e Ravenna. Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti e terminali ferroviario-stradali (RRT). I progetti principali sono la galleria di base del Semmering e la linea ferroviaria del Koralm (Graz-Klagenfurt) in Austria.

Il **corridoio Mediterraneo** collega i porti di Algeciras, Cartagena, Valencia, Tarragona e Barcellona, nella Penisola iberica, con l'Ungheria e il confine ucraino, passando per il sud della Francia (Marsiglia), Lione, l'Italia settentrionale e la Slovenia, con una sezione in Croazia. Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti e terminali ferroviario-stradali e, nell'Italia settentrionale, la via navigabile interna costituita dal fiume Po. I progetti principali del corridoio sono le linee ferroviarie a scartamento standard UIC in Spagna, la galleria ferroviaria Lione-Torino e il collegamento Trieste/Capodistria - Lubiana attraverso la regione carsica.

Il **corridoio scandinavo-mediterraneo** si estende dal confine russo-finlandese e dai porti finlandesi di Hamina/Kotka, Helsinki e Turku/Naantali a Stoccolma (attraverso "un'autostrada del mare") e, con una sezione da Oslo, attraverso la Svezia meridionale, la Danimarca, la Germania (collegamenti con i porti di Brema, Amburgo e Rostock), l'Austria occidentale, l'Italia (collegamenti con i porti di La Spezia, Livorno, Ancona, Bari, Taranto, Napoli e Palermo) e raggiunge Malta attraverso "un'autostrada del mare". Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti, terminali ferroviario-stradali (RRT) e sezioni di "autostrada del mare". I progetti principali di questo corridoio sono il collegamento fisso del Fehmarn Belt e la galleria base del Brennero.

Il **corridoio Reno-Alpi** collega i porti del Mare del Nord di Anversa, Rotterdam e Amsterdam e il porto italiano di Genova attraversando la valle del Reno, Basilea e Milano. Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti, terminali ferroviario-stradali e il Reno come via navigabile interna. I progetti principali di questo corridoio sono le gallerie di base alpine del Gottardo e del Lötschberg e le rispettive linee di accesso.

I corridoi e i progetti principali che contribuiscono a completarli sono riportati di seguito.

Quali sono i principali benefici?

La rete centrale multimodale TEN-T con i suoi corridoi centrali contribuirà in modo sostanziale alla coesione europea e al rafforzamento del mercato interno. Un'economia più competitiva si tradurrà in un aumento dell'occupazione. Il potenziamento della multimodalità basato su ferrovie, vie navigabili interne e infrastrutture marittime di migliore qualità nell'ambito della TEN-T multimodale, come pure sulle tecnologie innovative nel settore dei trasporti, permetterà di conseguire il trasferimento modale, diminuire la congestione sulle strade, ridurre le emissioni di gas serra e inquinanti, incrementando la sicurezza nei trasporti.



- BALTIC - ADRIATIC
- NORTH SEA - BALTIC
- MEDITERRANEAN
- ORIENT / EAST-MED
- SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN
- RHINE - ALPINE
- ATLANTIC
- NORTH SEA - MEDITERRANEAN
- RHINE - DANUBE

La nuova politica infrastrutturale in Europa

I trasporti svolgono un ruolo vitale per l'economia europea in quanto, senza connessioni ottimali, l'Europa non può né crescere né prosperare. La nuova politica infrastrutturale europea consentirà di realizzare nei 28 Stati membri una rete europea dei trasporti robusta, collegata con i paesi vicini e il resto del mondo e capace di promuovere la crescita e la competitività. Essa collegherà l'est all'ovest e sostituirà il puzzle attuale dei trasporti con una rete autenticamente europea.

La nuova politica infrastrutturale triplica i finanziamenti concessi dall'Unione al settore dei trasporti portandoli a 26 miliardi di euro nel periodo dal 2014 al 2020 e li riorienta verso una rete centrale precisamente definita. La nuova rete centrale costituirà l'asse portante dei trasporti nel mercato unico europeo e permetterà di eliminare le strozzature, ammodernare l'infrastruttura e snellire le operazioni transfrontaliere di trasporto per passeggeri e imprese in tutta l'UE. Per la sua realizzazione saranno creati nove corridoi principali di trasporto, con la collaborazione di Stati membri e soggetti interessati, il che consentirà di concentrare le risorse e di conseguire risultati.

La nuova rete centrale TEN-T si appoggerà a una rete organica di collegamenti che alimenteranno la rete centrale a livello regionale e nazionale, con l'obiettivo di garantire che, progressivamente e nell'intera Unione europea, la TEN-T contribuisca a rafforzare il mercato interno, incrementare la coesione a livello territoriale, economico e sociale e a ridurre le emissioni di gas serra.

Nel suo insieme, la nuova rete dei trasporti renderà possibili:

- una mobilità più sicura e meno congestionata;
- viaggi più rapidi e confortevoli.
- e un ridotto impatto sul clima.

Progetti che potrebbero beneficiare di finanziamenti a titolo del “Meccanismo per collegare l’Europa”:

Angesichts der Vorteile, die Verbesserungen in einem Korridor auch für lange Strecken bringen, umfassen die nachstehenden Tabellen neben Vorhaben in den betreffenden Ländern auch Maßnahmen in Korridorabschnitten außerhalb der jeweiligen Grenzen.

Baltico – Adriatico

Vienna - Graz - Klagenfurt - Udine - Venezia - Ravenna	Ferrovia	costruzione parziale di nuove linee (galleria di base del Semmering e linea ferroviaria del Koralm); adeguamento di linee ferroviarie; lavori in corso di esecuzione; (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali; adeguamento della linea a doppio binario tra Udine – Cervignano e Trieste
Trieste, Venezia, Ravenna, Capodistria	Porti	interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali

Mediterraneo

Lione - Torino	Ferrovia	sezione transfrontaliera, lavori nella galleria di base; studi e opere sulle vie di accesso
Milano - Brescia	Ferrovia	parziale adeguamento, linea ad alta velocità parzialmente nuova
Brescia - Venezia - Trieste	Ferrovia	lavori da avviare entro il 2014 su diverse sezioni in sinergia con i lavori di adeguamento intrapresi sulle tratte comuni come nel corridoio Baltico – Adriatico
Milano - Cremona- Mantova - Porto Levante/Venezia - Ravenna/Trieste	Vie navigabili interne	Studi e lavori
Cremona, Mantova, Venezia, Ravenna, Trieste	Porti di navigazione interna	interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali
Trieste - Divača	Ferrovia	Studi e parziale adeguamento in corso; sezione transfrontaliera da realizzare con termine oltre il 2020

Scandinavia - Mediterraneo

galleria di base del Brennero	Ferrovia	studi e lavori
Fortezza - Verona	Ferrovia	studi e lavori
Napoli - Bari	Ferrovia	studi e lavori
Napoli – Reggio Calabria	Ferrovia	Adeguamento
Verona - Bologna	Ferrovia	adeguamento in corso
Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno	Porti	interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali
Messina - Catania - Augusta/ Palermo	Ferrovia	adeguamento (sezioni rimanenti)
Palermo/Taranto - Valletta/ Marsaxlokk	Porti, autostrade del mare	interconnessioni con i porti
Bologna - Ancona	Ferrovia	adeguamento

Reno - Alpi

Genova	Porto	interconnessioni con i porti
Genova - Milano/Novara - frontiera CH	Ferrovia	studi; inizio dei lavori entro il 2020

Altro

Marsiglia - Tolone - Nizza - Ventimiglia - Genova	Altro, rete centrale	Ferrovia	studi sull'alta velocità
Barcellona - Valencia - Livorno	Altro, rete centrale	Autostrade del mare	adeguamento

Per saperne di più:

http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm
http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/revision-t_en.htm
http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/index_en.htm