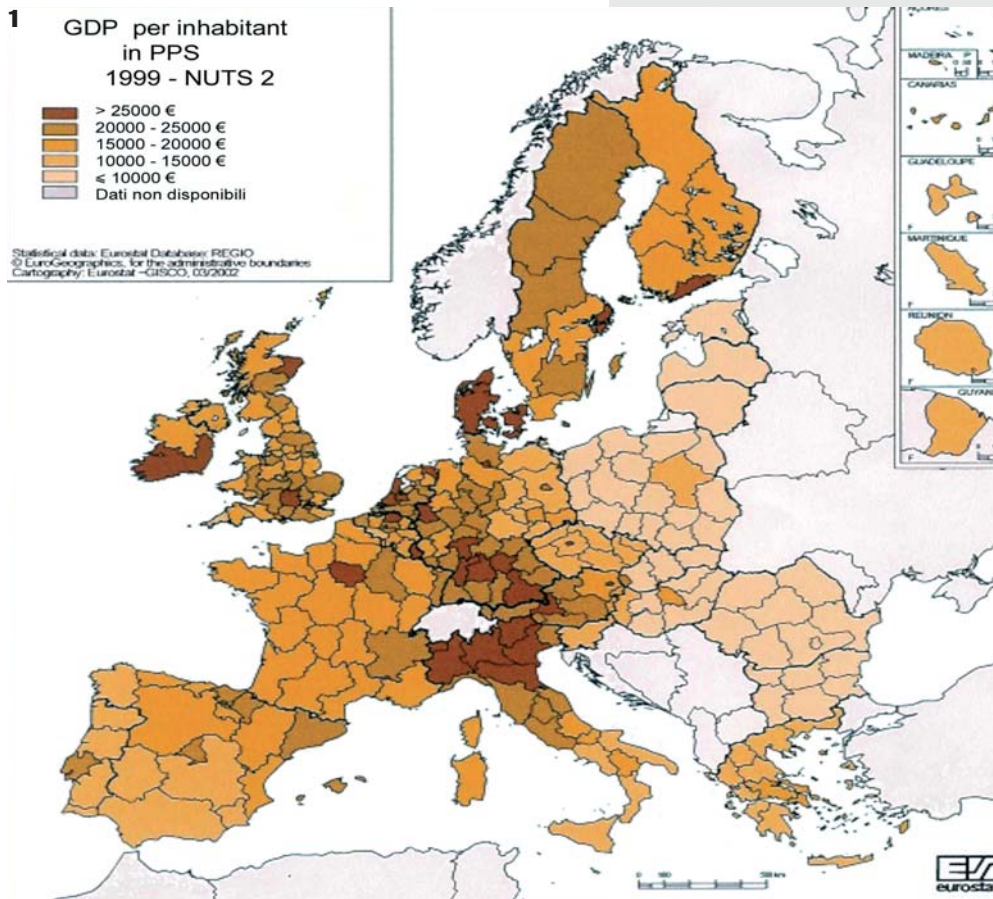


# Collegamenti internazionali:

L'APPROVAZIONE DEL NUOVO PROGRAMMA DEI CORRIDOI INFRASTRUTTURALI EUROPEI (PIANO VAN MIERT) HA RIDISEGNATO UN QUADRO TRASPORTISTICO CHE IN PRECEDENZA TENDEVA A PRIVILEGIARE IL NORD EUROPA RISPETTO ALL'AREA MEDITERRANEA. TALE PIANO CONSENTE DI EVITARE CHE IL NOSTRO PAESE RIMANGA ISOLATO DAL TESSUTO SOCIO-COMMERCIALE EUROPEO. QUESTO GRANDE PROGETTO NECESSITA DI INTERVENTI URGENTI ED IMPROCASTINABILI SUL SISTEMA DEI VALICHI ORMAI PROSSIMO ALLA SATURAZIONE, SULLE AUTOSTRADE DEL MARE, E SULLE RETI STRADALI E FERROVIARIE. SOLO IN QUESTO MODO È POSSIBILE TENERE LEGATA L'ITALIA ALL'EUROPA, CON COLLEGAMENTI TRASPORTISTICI EFFICIENTI E NECESSARI A GARANTIRE UNA FUNZIONE COMMERCIALE ADEGUATA ALL'ATTUALE CRESCITA EUROPEA E MONDIALE.

**Alessandro Focaracci**  
Amministratore Unico di  
Prometeo Engineering Srl

**F**ino a pochi anni fa, per la vecchia Europa, la Cina e le ex Repubbliche Sovietiche erano un potenziale nuovo cliente. Oggi questi bacini di consumo stanno diventando il soggetto che caratterizzerà l'evoluzione economica dei prossimi venti anni. Quando, tra non molto tempo, queste nuove realtà, politiche ed economiche, saranno in grado di portare nella vecchia Europa, in parte già trasformate e finite, 400 milioni di tonnellate di merci, l'Europa che noi conosciamo diventerà il più grande ed interessante mercato mondiale di consumo e di redistribuzione, quasi antitetico e concorrenziale alle logiche che finora conoscevamo e che erano le logiche del mercato dell'area del Pacifico. Capita, così, alle nuove generazioni di vivere una esperienza che in realtà era attesa intorno al 2015-2020; invece, con quasi venti anni di anticipo stiamo assistendo ad un simile cambiamento rivoluzionario; in particolare il nostro Paese sta vivendo tale fenomeno da spettatore e non da attore; altri stanno gestendo questo processo evolutivo sia strategico - infrastrutturale che gestionale. Per non essere solo paese consumatore ma anche produttore di ricchezza, perché coinvolto nella gestione del mercato globale, attraverso la logistica per la



# modalità ferroviaria

trasformazione dei semilavorati e la distribuzione dei prodotti sul territorio comunitario e non, occorre che il Paese sia dotato di una rete infrastrutturale adeguata alle necessità del sistema comunitario.

Di fronte ad un simile quadro i punti su cui concentrare l'attenzione per identificare possibili nuove strategie sono:

- Le reti: esse rappresentano il vero tessuto connettivo dove prende corpo il grande sistema euro-asiatico. In tale contesto la rete ferroviaria diventa elemento determinante.
- Il mercato e la logistica. È opportuno ricordare che il loro ruolo attuale nei prossimi cinque anni cambierà in modo sostanziale.
- I nuovi mercati. La corsa dei venticinque Paesi dell'Unione Europea ad ottimizzare al massimo le condizioni offerte dai nuovi mercati.
- Uniformare l'offerta sul territorio. La differenza impostazione tra l'area settentrionale dell'Unione Europea e quella meridionale e mediterranea.

Senza dubbio dei quattro punti il primo rappresenta non solo il comune denominatore di ogni iniziativa strategica, ma, addirittura, può essere l'unico elemento capace di dare alle due distinte realtà europee, la settentrionale e la meridionale, la connotazione di area privilegiata. Negli ultimi anni molto è stato fatto per evitare che il nostro Paese rimanesse isolato dal tessuto socio-commerciale europeo, ma molto ancora occorre fare. In particolare l'approvazione del nuovo programma dei Corridoi Infrastrutturali Europei (Piano Van Miert) ha ridisegnato un quadro trasportistico che tendeva a privilegiare il Nord Europa rispetto all'area Mediterranea.

Infatti, prima del Piano Van Miert, ci trovava in presenza di tre distinti assi strategici che in un certo senso costituiscono ancora l'assetto infrastrutturale ferroviario e stradale dell'attuale Unione Europea (fig. 1):

- L'asse PBKL (Londra-Parigi-Bruxelles-Colonia);
- L'asse Parigi-Strasburgo-Vienna-Budapest;
- L'asse Lione-Torino-Milano-Trieste-Kiev.

Ebbene il primo asse aggrega il 12% della intera domanda di trasporto della Unione Europea, il secondo asse aggrega il 14%, il terzo asse aggrega, addirittura, una domanda di trasporto superiore al 23%. Nonostante ciò

l'attenzione internazionale si concentra sull'asse Parigi-Strasburgo-Vienna-Budapest. Per anni la difficoltà del nostro Paese a rendersi artefice di iniziative concrete, capaci di riportare sul terzo asse gli interessi bilaterali dei due grandi blocchi occidentali ed orientali della nuova Europa, è risultato davvero penalizzante. Infatti i cosiddetti paesi cuscinetto quali la ex Germania Orientale, l'area meridionale della Ungheria, la Slovenia e l'Ucraina hanno offerto energia a basso costo, rischio politico ormai scomparso e tasso inflattivo sempre più vicino a livelli fisiologici. Queste condizioni, davvero preferenziali, hanno portato e potrebbero portare ulteriormente in futuro, quindi, il mondo della produzione ad insediarsi in tali contesti territoriali e ad utilizzare per l'organizzazione logistica non l'area meridionale dell'Europa ma quella centro settentrionale. Questa serie di considerazioni denuncia chiaramente quanto poco si sia fatto negli ultimi decenni nel nostro Paese per anticipare, per disegnare e per gestire queste grandi intuizioni progettuali. Durante il semestre di Presidenza italiana della UE, il 21 aprile del 2004, è stato approvato il Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti dell'Unione Europea che contiene il quadro normativo - programmatico che caratterizza il nuovo quadro del Transport European Network (TEN), che garantisce la copertura fino al 20% dei costi delle infrastrutture previste in tale nuovo Piano e che chiarisce il concetto di interesse comunitario attribuito ai vari corridoi plurimodali che costituiscono il tessuto connettivo dell'intera comunità. Il finanziamento fino al 20% dei costi delle infrastrutture transfrontaliere, la dichiarazione di interesse comunitario su opere funzionali alla connettività del territorio europeo, e cioè il passaggio all'idea di corridoi e non più di singole opere rappresenta il cardine di una nuova organicità della programmazione in materia di infrastrutture di trasporto.

I progetti che riguardano l'Italia sono i seguenti:

1. Corridoio 5: collegamento ferroviario Lione-Trieste - Budapest;
2. Ponte sullo Stretto di Messina;
3. Brennero: collegamento ferroviario Berlino-Monaco -Verona-Napoli/Milano;
4. Asse "Ponte dei due mari": collegamento ferroviario

Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa;

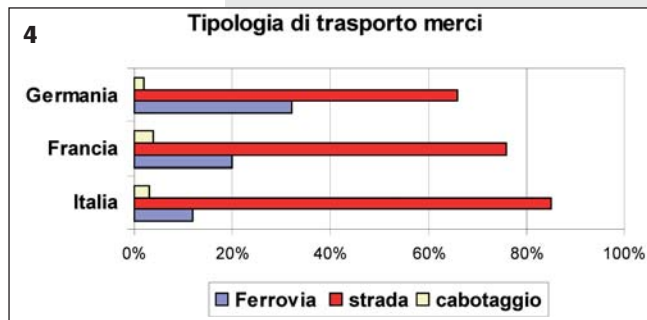
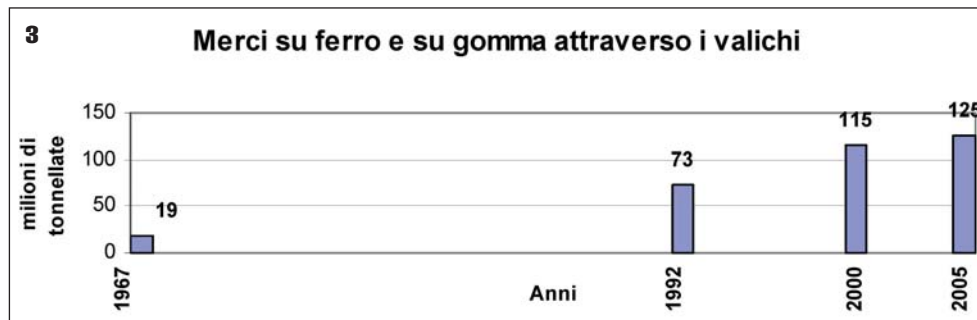
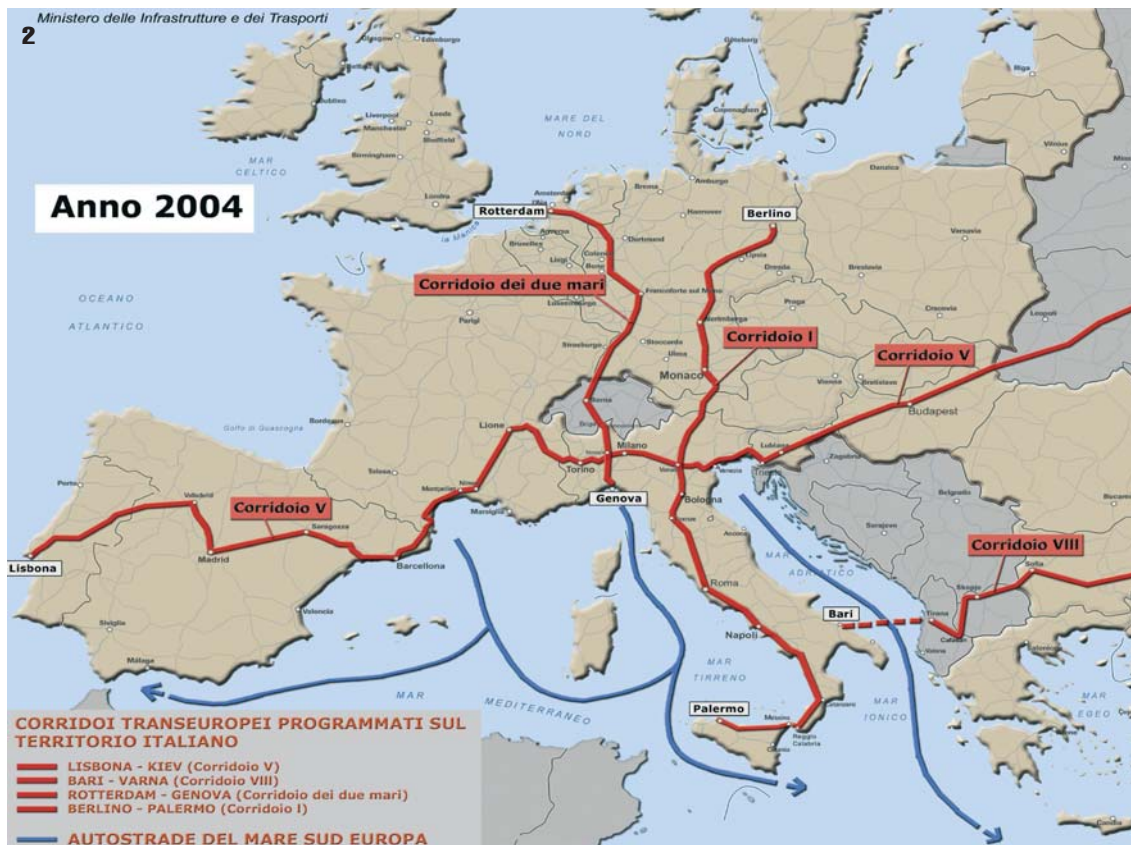
5. Corridoio 8;

6. Autostrade del mare.

Questo grande progetto (fig. 2) che può tenere legata l'Italia all'Europa, attraverso collegamenti trasportistici efficienti necessari a garantire una funzione commerciale adeguata alla crescita europea, necessità di interventi urgenti ed improcastimabili.

Per comprendere l'emergenza infrastrutturale in cui versa il SISTEMA DEI VALICHI, bastano pochi dati:

- il sistema dei valichi di collegamento tra il nostro Paese e l'Europa è ormai vicino alla saturazione (fig. 3).
- Nel 2005 oltre 125 milioni di tonnellate hanno transitato attraverso il nostro confine.
- Il 56% della movimentazione sopra richiamata ha transitato da Austria e Svizzera e questi Paesi hanno da tempo fatto scelte che incentivano il trasporto su ferro a scapito di quello su gomma ed altre stime attendibili indicano il 2012 l'anno in cui si raggiungerà il livello di saturazione dei transiti su strada con la Francia.
- Come si evince dal diagramma allegato, oltre l'85% delle merci transitano su gomma nel nostro Paese, e solo il 12% su ferro. Questo squilibrio modale genera

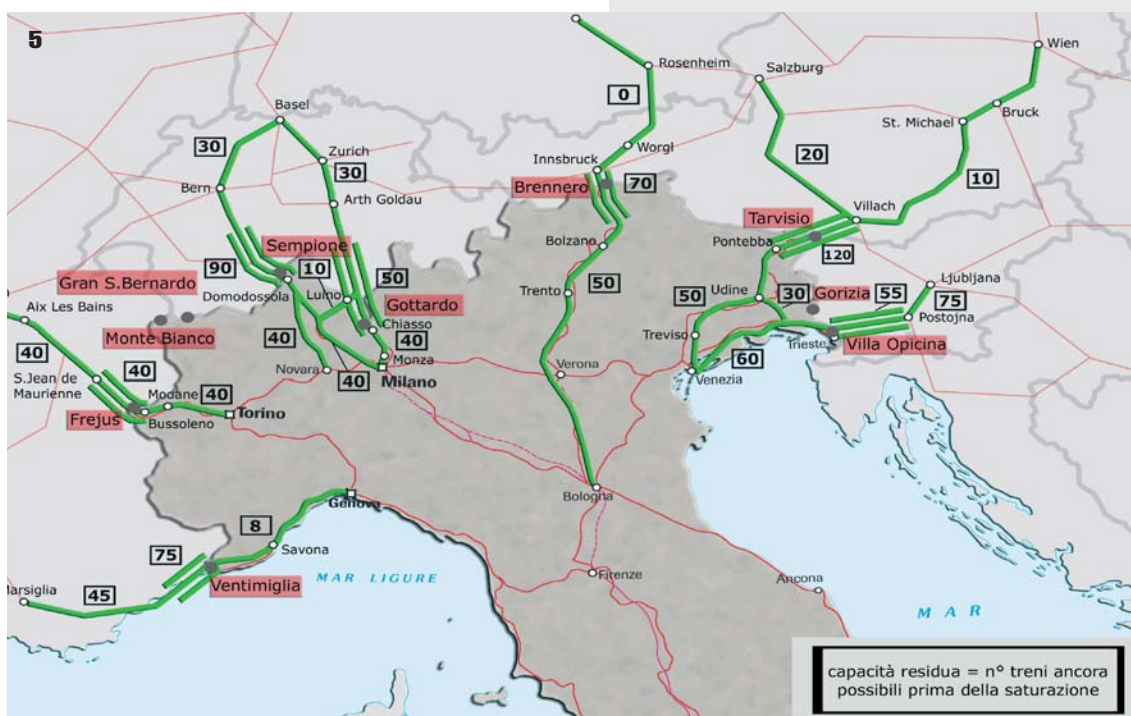


costi energetici enormi (oltre il 36% del consumo energetico globale è generato dal trasporto su strada), inquinamento acustico ed atmosferico, costi generati dall'elevata incidentalità, necessità di forti investimenti per la sicurezza delle infrastrutture (fig. 4).

**CAPACITA RESIDUA DELLE TRATTE FERROVIARIE DI VALICO**

A questo stato di cose si aggiunge la situazione relativa alla capacità residua delle tratte ferroviarie di accesso ai valichi e dei valichi stessi. Nelle figure che seguono si riporta in sequenza la situazione attuale e la proiezione al 2015 (fig. 5).

Il Frejus, il sistema del Gottardo, il Brennero e Trieste Villa Opicina potrebbero raggiungere la saturazione, con il conseguente collasso del già debole sistema ferroviario dedicato alle merci. Ciò in particolare perché nei paesi limitrofi già da anni si perseguono politiche d'incentivazione





e di sviluppo del sistema ferroviario (fig. 6).

Tre sono le opere fondamentali, nel territorio italiano, sulle quali centrare tutti gli sforzi realizzativi dei prossimi anni, per fare sì che il corridoio ferroviario Lione-Torino-Milano-Trieste-Kiev ed il corridoio Berlino-Monaco-Verona-Roma-Palermo diventino una realtà infrastrutturale europea che unisce fisicamente le maggiori realtà produttive dell'Europa meridionale:

- Il traforo ferroviario del Frejus sulla linea Torino-Lione;
- Le linee ferroviaria ad Alta Velocità ed Alta Capacità Torino-Milano e Milano-Verona-Venezia-Trieste;
- Il Traforo del Brennero;
- Il Valico di Trieste.

Con riferimento al Programma delle Opere Strategiche comprese nell'ambito di applicazione della Legge Obiettivo e alla programmazione generale prevista nei Contratti di Programma, un quadro sintetico delle tipologie di intervento che riguardano il potenziamento delle linee esistenti, in termini di capacità, prestazione massima ammessa e sagoma di transito, considerando l'Arco Alpino dal settore occidentale a quello orientale, è il seguente.

### Valico di Ventimiglia

È pianificata la progettazione/realizzazione del raddoppio dell'intera linea Genova-Ventimiglia. È stato attivato a settembre 2001 il raddoppio del tratto S.Lorenzo-Ospedaletti. È invece in corso la realizzazione del raddoppio della tratta Andora-S.Lorenzo, con attivazione prevista per il 2009. È previsto infine di mandare in appalto la realizzazione della tratta Andora -Finale entro il 2007.

### Valico del Frejus

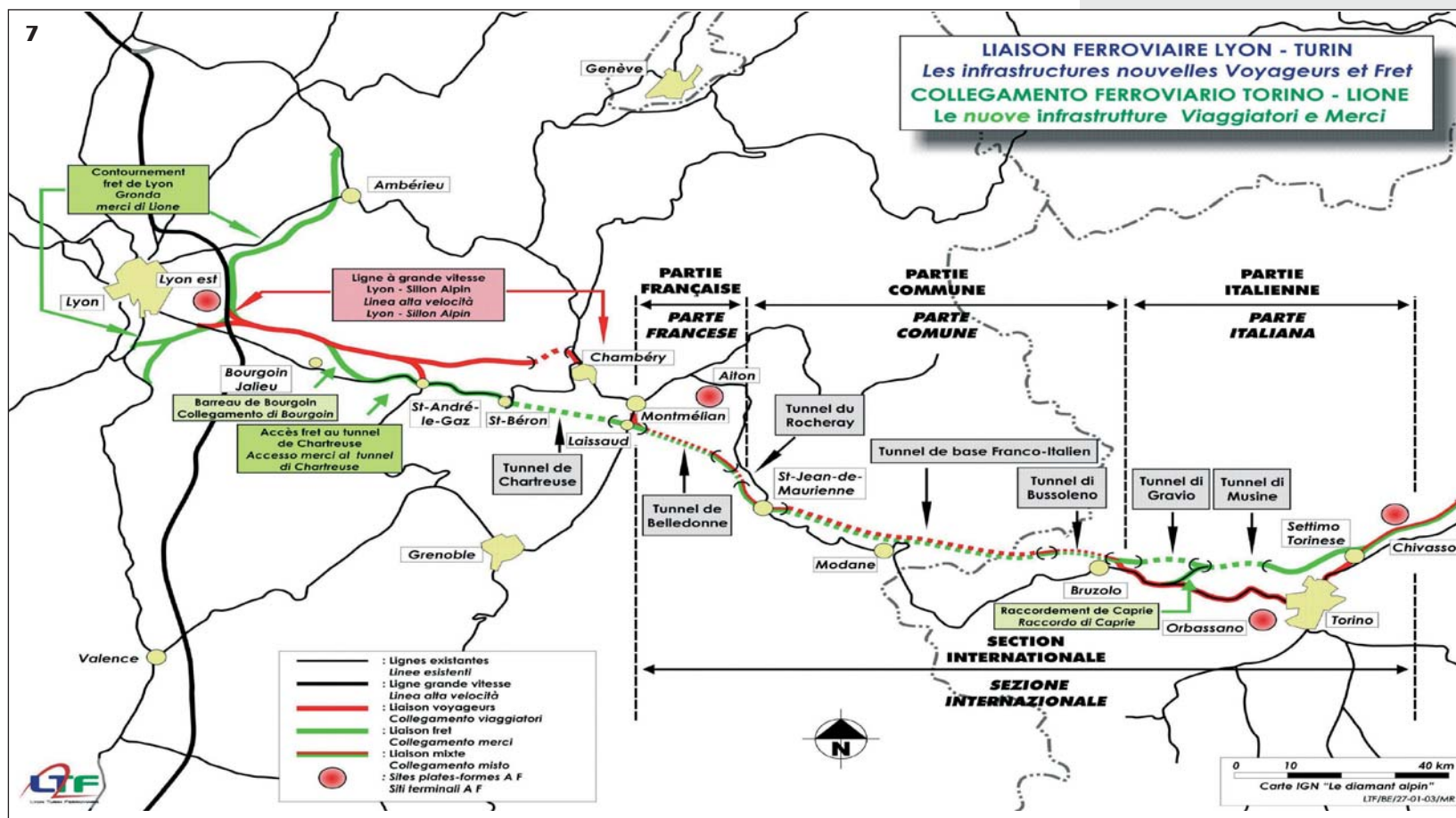
È in corso la progettazione degli interventi per il massimo potenziamento delle infrastrutture esistenti, sia per quanto riguarda la capacità per il transito dei trasporti intermodali, sia per far fronte agli aumenti di traffico previsti nel breve periodo; in particolare si tratta d'interventi in linea e nelle stazioni, agli impianti di trazione elettrica, agli impianti di telecomunicazione ed agli impianti di sicurezza e segnalamento.

Ormai da troppi anni sono in corso, sulla base di accordi fra il Governo francese ed il Governo italiano, l'ultimo dei quali è stato definito a maggio del 2004, gli studi per una nuova linea di valico inserita nel progetto prioritario n. 6 delle Reti TEN (Decisione n. 1692/96 dell'UE) prima e nel Master Plan europeo approvato nell'aprile 2004, poi.

La futura nuova linea è stata suddivisa in una sezione internazionale ed altre due sezioni "di accesso" rispettivamente francese ed italiana. Sulla sezione internazionale il "GEIE Alpetunnel" ha completato l'attività di studio e sta per essere avviato un ulteriore programma di studi e prospezioni, a cura del nuovo organismo Promotore, previsto dagli accordi internazionali, la società LTF (capitale paritetico tra RFI e RFF). Sulle sezioni nazionali operano separatamente RFF ed RFI. A riguardo, sono in corso studi di fattibilità e progettazioni su entrambe le sezioni (fig. 7).

Da parte RFI è stato dato particolare rilievo alla realizzazione per fasi della nuova infrastruttura, soprattutto con riguardo alle problematiche delle linee afferenti ed in particolare del superamento del nodo di Torino da parte dei flussi di traffico merci. In particolare il tracciato della nuova linea in territorio italiano è stato scelto in maniera tale da integrarsi in modo ottimale con i potenziamenti del nodo di Torino, volti ad incrementare la capacità di trasporto, in riferimento sia alla linea esistente che alla nuova direttrice Torino-Lione. Gli studi per il nodo di Torino, per il potenziamento della linea esistente e per i collegamenti della nuova galleria di base, hanno portato alla definizione delle priorità degli interventi in territorio italiano. Gli studi effettuati hanno mostrato inoltre la necessità di provvedere al potenziamento della linea storica. Infine, per far fronte all'incremento di traffico è prevista la realizzazione di una nuova linea di gronda con funzione di cintura nell'ambito del Nodo di Torino, in situazione di prossima saturazione, che costituisca un collegamento tra la nuova linea per Modane verso Ovest e la nuova linea AC/AV Torino-Milano a Nord del nodo. La gronda consente di evitare l'attraversamento del

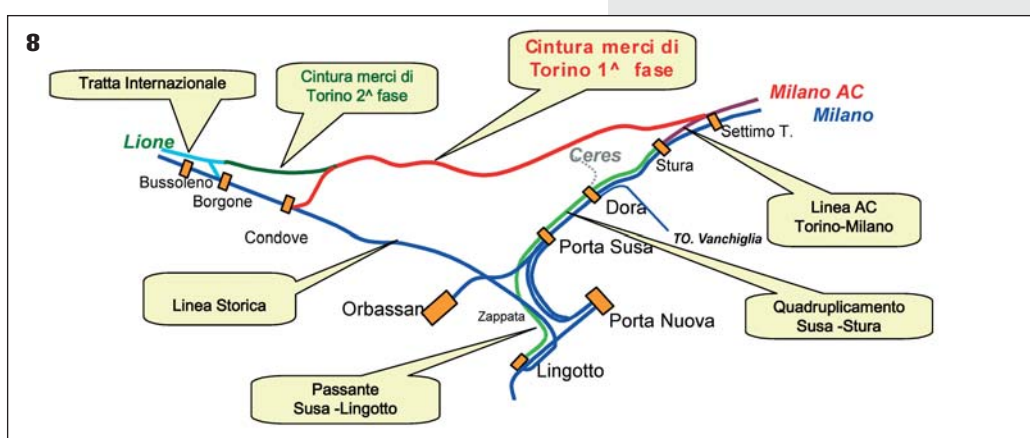




nodo di Torino da parte dei treni merci non destinati agli scali torinesi, in particolare quelli da/per Milano e Genova; inoltre la nuova gronda potrà consentire la realizzazione di un nuovo polo di interscambio merci esterno all'area torinese. Le linee di penetrazione del nodo di Torino, in tal modo, potranno essere dedicate ai treni viaggiatori a lunga percorrenza, nonché allo sviluppo del traffico locale/regionale (fig. 8).

### Valico del Sempione

E' in corso il potenziamento del valico e delle linee afferenti, sia agli effetti della sagoma di carico dei carri, che sarà atta all'esercizio della "Strada Viaggiante", sia al potenziamento della capacità di trasporto, con particolare riguardo per gli instradamenti verso Novara e Genova. Il Corridoio Huchepack, fra Novara e Domodossola, che permette l'inoltro, con la tecnica della strada viaggiante, di veicoli aventi la massima sagoma stradale, è stato attivato con l'ultimo cambio di orario ferroviario il 10 giugno 2001; sono ormai completamenti gli interventi fra Domodossola ed Iselle. Questi interventi consentono una capacità fino a 80 treni/giorno che può essere considerata soddisfacente allo stato attuale. Tale capacità potrebbe andare completamente in crisi quando in territorio svizzero,



sarà completata la linea del L\_tschberg che da Berna arriva al Sempione quadruplicando di fatto la tratta oltralpe, creando quindi una grande potenzialità per il trasporto merci.

Se si vuole evitare che sul versante italiano le merci passino al trasporto su strada, occorre pensare al più presto di rendere adeguata la nostra rete ferroviaria: eliminando il tratto al 2.9% tra Iselle e Domodossola con una tratta in galleria a pendenza non superiore all'1.8% e raddoppiando la tratta tra Domodossola e Novara. Progetti peraltro già previsti nel programma delle Opere Strategiche rientranti nell'ambito della Legge Obiettivo.



### Valico del Gottardo

Sono in corso e/o programmati interventi di miglioramento della sagoma per i trasporti intermodali ed interventi collaterali volti al miglioramento dell'esercizio. In particolare sono in corso le procedure amministrative per l'approvazione dei progetti di due linee di gronda: la gronda Nord-Est sulla direttrice Como/Seregno-Bergamo-Treviglio/Brescia e la gronda Nord-Ovest (Bellinzona)-Luino-Sesto C.-Novara-Mortara e del quadruplicamento fra Bivio Rosales e Monza/Seregno, da utilizzare come instradamento preferenziale per il traffico passeggeri Milano-Zurigo e come primo tratto per l'instradamento del traffico merci sulla nuova infrastruttura da realizzare, presumibilmente, in affiancamento alla pedemontana stradale.

La Svizzera ha intrapreso un programma di potenziamento dei valichi ferroviari alpini nell'ambito del proprio territorio ("AlpTransit"). Tale programma prevede, tra l'altro, la realizzazione di due nuove gallerie di valico delle Alpi, oltre il Loetschberg il nuovo Gottardo. Per la rete italiana si è posta, pertanto, l'esigenza di adeguare le capacità delle linee italiane afferenti ai nuovi tunnel, in funzione anche dell'aumento delle capacità delle corrispondenti linee in territorio svizzero. Sono state rilevate criticità soprattutto in corrispondenza del Nodo di Milano. Si è così giunti alla definizione di una soluzione basata sulla realizzazione di potenziamenti diffusi tali da permettere l'istradamento selettivo delle varie tipologie di traffico sugli itinerari della rete più opportuni, in modo da ottimizzare le prestazioni complessive del sistema. Questa soluzione appare in grado di risolvere in modo efficace i problemi del nodo di Milano. Tra questi, in par-

ticolare, la questione dell'istradamento dei flussi merci che con la soluzione prevista scorrerebbero all'esterno del nodo di Milano senza penetrarvi, riservando così prioritariamente le linee del nodo ai treni viaggiatori a lunga percorrenza e locali/regionali. Ciò viene conseguito attraverso una separazione dei flussi merci e passeggeri lungo alcune direttrici "dedicate", per le quali sono peraltro da prevedere opportuni ampliamenti delle attuali capacità e caratteristiche funzionali. Per i traffici merci sono state considerate due linee di gronda: Nord-Est e Nord-Ovest.

Per la gronda Nord-Est del nodo di Milano (che si sviluppa lungo la direttrice Como/Seregno-Bergamo-Treviglio/Brescia) sono state studiate diverse ipotesi progettuali: attualmente è previsto la maggior utilizzazione possibile dei tracciati ferroviari esistenti (lungo la direttrice [Bellinzona]-Luino-Sesto C.-Novara-Mortara), con possibili varianti in corrispondenza del tratto costiero del Lago Maggiore ed in corrispondenza della tratta da Novara verso Domodossola via Borgomanero. RFI valuta che i tempi di realizzazione degli interventi di adeguamento alle nuove esigenze di traffico sono compatibili con i tempi di realizzazione della galleria di valico, compresi i tempi necessari alle progettazioni e alle acquisizioni dei relativi benessere.

### Valico del Brennero

Dopo il recente completamento del potenziamento infrastrutturale, a seguito del quale è possibile transitare sulla linea con la massima sagoma di carico europea (Gabarit C : consente il transito di autotreni carichi su carri ferroviari), è in atto un potenziamento tecnologico spinto, allo scopo di non limitare in futuro la capacità della linea rispetto alle principali linee di adduzione. È in corso quindi lo studio di un progetto organico che oltre al nuovo traforo ferroviario si occupa di esaminare le possibili soluzioni dell'attacco sud (tra Verona ed il Traforo), che progettualmente risulta inscindibile dal traforo stesso.

Attualmente sono in corso, sulla base di accordi fra il Governo austriaco ed il Governo italiano, le progettazioni della nuova linea di valico inserita nel progetto prioritario n. 1 delle Reti TEN (Decisione n. 1692/96 dell'UE). La linea è stata così suddivisa: una sezione internazionale su cui opera la società BBT costituito da FS e da un partner austriaco rappresentato dalla BEG (Brenner Eisenbahn), emanazione di Enti Istituzionali austriaci; da due sezioni nazionali, italiana e austriaca (da parte tedesca al momento non si è ritenuto di aderire all'iniziativa, limitandosi a provvedere a dei po-

tenziamenti localizzati sulla rete DB). La BBT sta conducendo le previste attività di progettazione e affidamento dei lavori delle gallerie esplorative e di servizio (fig. 9).

Sulla sezione austriaca sono già in corso i lavori di realizzazione della nuova linea, costituente il quadruplicamento della linea esistente della valle dell'Inn, già prossima alla saturazione. Per la parte in territorio italiano, i potenziamenti della linea esistente rendono comunque disponibile nel breve periodo una capacità significativa. Sono stati individuati alcuni interventi prioritari già progettati ed in fase di approvazione secondo l'iter disegnato dalla Legge Obiettivo, allo scopo di avviare tempestivamente i necessari studi anche per il tratto della nuova linea in territorio italiano.

### Valico di Tarvisio

È stato completato a gennaio 2001 il raddoppio dell'intera linea da Udine al Confine di Stato.

### Valico di Trieste

L'itinerario Trieste-Ljubljana-Budapest-Lvov-Kiev, ubicato tra le priorità del corridoio N. 5, definito nella Conferenza di Creta, è una estensione essenziale del TEN (Trans European Network). È bene ricordare che nella Conferenza di Creta tale Corridoio è stato inserito tra quelli di rilevante priorità in quanto strettamente interconnesso con il corridoio 9 (Plovdiv-Kiev-Helsinki) e con il corridoio 3 (Berlino-Kiev). Il Master Plan europeo approvato dal Parlamento Europeo il 21 aprile 2004 conferma l'importanza strategica di questo itinerario.

Il Corridoio 5 è stato finora affrontato, nel migliore dei casi, come un mero asse infrastrutturale e non come una occasione di amplificazione delle convenienze economiche sia dei singoli Stati attraversati dal Corridoio, sia di quelli che pur ubicati in realtà geografiche lontane possono intravedere in tale sistema di collegamento un vero ribaltamento dei processi produttivi e delle logiche di mercato.

Il bipolo Kiev-Trieste costituisce non un disegno astratto di bridge fra il sistema economico asiatico e la Nuova Europa, ma in realtà è un bridge sommativa di più occasioni di sviluppo: dalla realizzazione di piastre logistiche lungo il corridoio, dalla ubicazione di filiere produttive sempre lungo il sistema stradale e ferroviario, dalla realizzazione di un vero impianto portuale dell'Est sul Mediterraneo alla attuazione del più grande scalo intermodale dell'area euroasiatica a Kiev.

Il miglioramento delle infrastrutture e la eliminazione

delle strozzature attuali faciliteranno le relazioni commerciali tra le regioni attraversate dal corridoio ed al tempo stesso consentiranno una vera fluidificazione dei rapporti tra i Paesi dell'Est e l'Unione Europea.

Trieste è il punto terminale del Corridoio 5 ed è il porto più importante del Nord Adriatico. I vantaggi diretti ed indiretti generati dalla infrastrutturazione organica del corridoio riguardano sia l'abbattimento sostanziale dei tempi di collegamento tra i vari Paesi dell'Est e l'Unione Europea, sia l'annullamento sostanziale dei tempi di attesa nei nodi intermodali presenti lungo il corridoio (porto di Trieste e piastre logistiche interne), sia infine un vero incentivo alla creazione di nuove realtà produttive.

Attualmente sul lato italiano è ancora in corso la progettazione del tratto AV/AC Ronchi-Trieste mentre sul lato internazionale dopo numerosi incontri con accordi bilaterali con la Slovenia ancora devono essere definiti compiutamente i progetti e la loro esecuzione da Milano a Padova e da Mestre a Ronchi, dopo tanti anni esiste solo un progetto preliminare approvato.

## CONCLUSIONI

Il ruolo dell'Italia nel contesto europeo degli scambi commerciali, di materiali e prodotti semi lavorati e lavorati, può essere primario proprio per la caratteristica geografica della penisola, che la può configurare come un grande pontile di attracco lanciato nel Mediterraneo.

Nei porti italiani potrebbero giungere merci che attraverso una logistica operativa e non solo di stoccaggio, potrebbero essere ridistribuite sul territorio comunitario. Ciò genererebbe occupazione, ricchezza oltre a ruolo strategico nel panorama mondiale.

Ma questa vocazione naturale può essere valorizzata efficacemente solo se l'assetto infrastrutturale del Paese è adeguato alle aspettative ed alle necessità commerciali, solo se il progetto delle autostrade del mare esce dai cassetti in cui è stato collocato e diventa concessioni concrete per la movimentazione di mezzi navali e terrestri, solo se la rete stradale e ferroviaria migliora in affidabilità dei tempi di trasporto oltre che in sicurezza, solo se il sistema dei valichi supera le croniche carenze conseguenti ad una configurazione di opere risalenti a molti decenni or sono.

Solo proseguendo con il grande progetto ingegneristico di potenziamento del sistema dei trasporti in Italia avviato dal 2001 si può cercare di mantenere agganciata l'Italia all'Europa per svolgere un ruolo attivo nel panorama economico comunitario e mondiale. ■■