

## **L'Italia e i nuovi mercati intra europei: all'est niente di nuovo?**

*Paolo Costa*

La necessità dell'Italia di tener conto – nella definizione delle priorità nazionali di politica di trasporto e delle sue infrastrutture – del suo interesse vitale per i mercati extraeuropei (nord americani, oggi, asiatici, domani, e africani, dopodomani) non rende meno urgente la soluzione di problemi relativi all'accessibilità ai mercati intra UE: della “vecchia Europa”, della “nuova Europa” degli allargamenti 2004, 2007 e 2013 e della “nuova nuova Europa”, quella del Sud Est (i Balcani occidentali) e dell'Ucraina e Moldavia.

Paesi, questi ultimi, ai quali si è recentemente proposto in sede UE<sup>1</sup> di estendere le reti transeuropee di trasporto, come *solidarity lanes* di risposta all'invasione russa dell'Ucraina, ancor prima del completamento del processo di loro adesione all'Unione.

Tutti temi che si intrecciano con quelli del contributo italiano alla politica europea di riequilibrio modale prevista dal libro bianco UE sui trasporti<sup>2</sup> del 2011 e modificato nel 2020<sup>3</sup> in vista del raggiungimento degli obiettivi

---

È il testo di un capitolo del rapporto finale della ricerca Astrid su *Una politica industriale per le infrastrutture sostenibili Italia* (parte prima, dedicata alle infrastrutture di trasporto, coordinata da Paolo Costa). La ricerca è stata chiusa il 30 settembre 2023. Una versione aggiornata e rivista di questa parte della ricerca (e dunque anche di questo capitolo) sarà pubblicata prossimamente dall'editore il Mulino con il titolo *Inventare il futuro dell'Italia. Le infrastrutture per una mobilità sostenibile*.

<sup>1</sup> *Amended TEN-T proposal of 27 July 2022 (COM (2022) 384 final)*.

<sup>2</sup> Commissione Europea (2011), *Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti. Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile, Libro Bianco, COM (2011) 144 definitivo*.

<sup>3</sup> Commissione Europea (2020) *Communication, Sustainable And Smart Mobility Strategy – Putting European Transport On Track For The Future COM/2020/789 final*.

comuni ambientali di lotta ai cambiamenti climatici, obiettivi oggi diventati più stringenti nell'Europa del *green new deal*.

Lo spostamento modale da strada a ferrovia (ma anche da strada a navigazione interna o marittima, così come da aereo a treno) resta una delle politiche perseguite dall'Unione Europea a fini di sostenibilità ambientale. Questo anche se il *Fitfor55* ha puntato molto di più decisamente sull'auto elettrica e i combustibili alternativi<sup>4</sup>.

L'intreccio tra le due tematiche è conseguenza del fatto che lo spostamento modale da strada a ferrovia non può non riguardare i traffici merci a lunga percorrenza; e quelli internazionali anche intra europei dell'Italia lo esigono.

Un intreccio divenuto un problema che l'Italia deve affrontare con urgenza a causa dell'accelerazione impressa ai processi di allargamento dell'Unione ai Balcani occidentali e a Moldavia ed Ucraina dall'invasione russa dell'Ucraina, ma anche dalla competizione scatenatasi per i mercati del Sud Est dell'Europa indipendentemente dalla guerra. E non solo tra Stati membri interagenti nel mercato interno europeo in allargamento.

Il ritardo italiano nello spostamento modale in questione è comunque indubbio e documentato<sup>5</sup>.

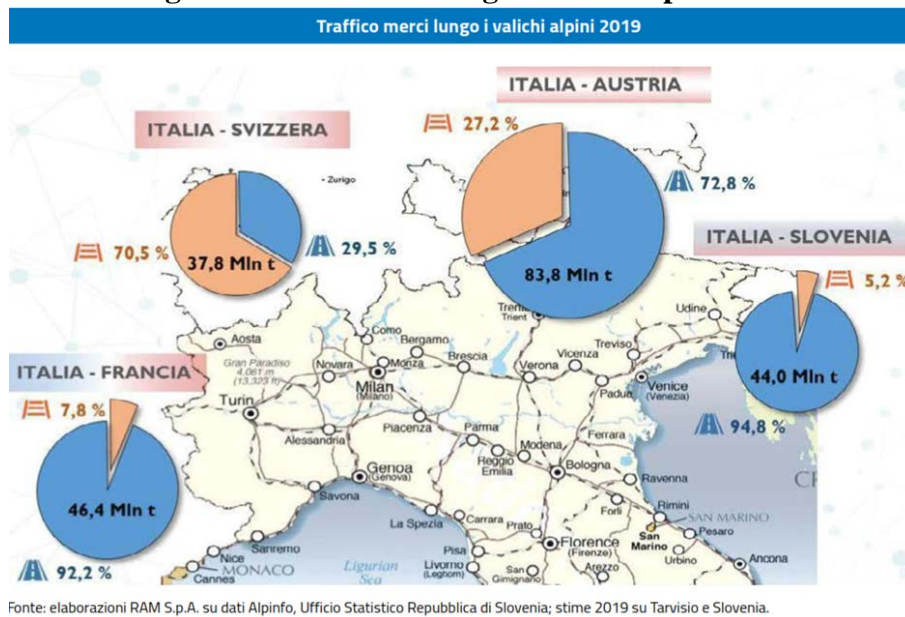
La Fig. 1 mostra che, se lungo i valichi alpini Italia-Svizzera lo spostamento modale ha raggiunto risultati soddisfacenti (72,8% del traffico si muove via ferrovia), la situazione si ribalta al Brennero (27,2% ferrovia, 72,8% strada) e mostra uno spostamento modale ancora tutto da attivare lungo i valichi Italia-Francia (strada 92,2%) e Italia-Slovenia (94,8% su strada) – attraverso i quali peraltro ormai passano, in entrambi i casi, volumi di traffico superiori a quelli che interessano i valichi italo-svizzeri.

---

<sup>4</sup> Commissione Europea (2021), *Communication 'Fit for 55': delivering the EU's 2030 climate target on the way to climate neutrality, Com/2021/550 final*.

<sup>5</sup> MIMS (2022 B), *Mobilità e Logistica Sostenibili. Analisi e Indirizzi Strategici per il Futuro*, Roma 21 ottobre 2022.

**Fig. 1: Traffico merci lungo i valichi alpini 2019**



È noto che la soddisfacente situazione ai valichi italo-svizzeri è il frutto di una politica avviata dalla Svizzera sin dal 1990. Una politica che ha visto quel Paese farsi carico sia di un aumento di capacità ferroviaria transalpina, con la realizzazione dei tunnel del Gottardo e del Loetchnberg, sia dell'imposizione di una tassa sui veicoli commerciali pesanti (HGVC) che si sottraggono all'intermodalità ferroviaria: una "vignette" volta concettualmente a parificare il costo modale di attraversamento delle Alpi con l'imputazione al traffico stradale del costo delle sue maggiori esternalità negative<sup>6</sup>.

La situazione ai valichi italo-austriaci attende, invece, con un riparto modale attuale che vede la ferrovia farsi carico del 27,2% del traffico merci, l'aumento di capacità ferroviaria che verrà apportato dal completamento del tunnel di base de Brennero (2026, opera italo-austriaca) e di quello del Semmering (completamento previsto per il 2030) tra Bassa Austria e Stiria (a cura di ÖBB, le ferrovie austriache) che avvantaggerà anche il traffico italo-austriaco attraverso il valico di Tarvisio.

<sup>6</sup> Bouluchos K., Ducrot V. (2021), *The Swiss experience to support modal shift. Performance-based road-charging and efficient rail infrastructure*, Bruxelles, The CER Essay series.

Dove la situazione è più lontana dagli obiettivi europei di sostenibilità è invece ai valichi italo-francesi e a quelli italo-sloveni.

Su questi ultimi il ritardo nello spostamento modale si somma a quelli accumulati nell'adeguamento con una terza corsia della capacità autostradale sulla tratta Venezia-Trieste.

Tra Italia e Francia le attese sono tutte riposte sul completamento della tormentata Torino-Lione, oggi ipotizzato per il 2032.

L'adeguamento della ferrovia Genova-Ventimiglia-Marsiglia agli standard della *core network*, divenuto di maggior attualità dopo la Brexit, è proiettato su un orizzonte temporale oggi non prevedibile.

Ma la partita per troppo tempo sottovalutata di accessibilità dall'Italia ai mercati dell'est europeo e dei Balcani occidentali si gioca tutta ai valichi italo-sloveni.

Qui il ritardo è non solo quello accumulato da più tempo in termini di spostamento modale<sup>7</sup>, perché dell'AC/AV ferroviaria sulla tratta Venezia-Trieste-Lubiana ci si occupa, anche a Bruxelles solo a parole, fin dal 2004<sup>8</sup>, ma anche quello che si rivela più pesante alla luce della nuova geografia dei mercati intraeuropei rivoluzionata dalle prospettive dei nuovi allargamenti e, ultimamente, dal sostegno europeo all'Ucraina invasa dalla Russia<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> Nel maggio 2019 sono stati registrati 45000 autocarri, in ciascuna delle due direzioni, entrati in autostrada a Trieste e che hanno attraversato il Passante di Mestre con origini/destinazioni ad ovest dello stesso (Fonte CAV spa).

<sup>8</sup> La discussione 2004 sugli archi della rete Ten-T rilevanti per il confine orientale dell'Italia si era concentrata sulla competizione tra i collegamenti con Divaccia (e quindi Lubiana) dei porti di Trieste e Koper. Discussione senza vere conseguenze operative per il nostro Paese mentre il raddoppio della Koper-Divaccia è in corso dal maggio 2021.

<sup>9</sup> Per tenere tempestivamente conto della Brexit la Commissione europea ha lanciato il processo di revisione fin dal 2019 e lo ha concluso con la sua proposta al Consiglio e Parlamento europei nel dicembre 2021. In luglio 2022 la Commissione ha poi proposto un emendamento alla sua stessa proposta per tener conto della nuova situazione geopolitica provocata dall'invasione russa dell'Ucraina. In dicembre 2022 il Consiglio ha espresso, in prima lettura, la sua posizione negoziale interistituzionale. La posizione del Parlamento europeo è attesa per i primi mesi del 2023.

Un ritardo che rischia di esser pagato caro alla luce della revisione delle reti Ten-T in corso, peraltro presentata come una revisione intesa a contribuire al raggiungimento degli obiettivi del *Green Deal* europeo (EGD) e della Strategia di mobilità sostenibile e intelligente (SSMS).

Il prezzo del ritardo rischia di diventare poi ancor più elevato dopo l'emendamento "pro Ucraina" alla revisione Ten-T della cui sorte si saprà solo all'approvazione finale del nuovo Regolamento Ten-T.

Lo si evince dalle proposte di variazione negli "allineamenti" dei corridoi europei (*ex core corridors*) di più diretto interesse per l'Italia: quelli comprendenti anche tratte che corrono in territorio italiano. Le Fig. ... (Mare del Nord-Alpi), ... (Scandinavo-Mediterraneo), ... (Mediterraneo) e ... (Baltico-Adriatico) mettono a confronto i tracciati attuali dei corridoi europei, definiti nel 2013, con quelli che risulterebbero dalle aggiunte o cancellazioni di tratte previste dalla revisione in corso<sup>10</sup>.

Qui ci interessa mettere in evidenza alcune conseguenze di variazioni di percorso formalmente ricadenti entro i confini di altri Stati membri, confinanti e non, ma che influenzano l'accessibilità italiana ai mercati intraeuropei di interesse per l'Italia.

La conseguenza più rilevante riguarda i tracciati dei corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico che controllano l'accesso dell'Italia all'Europa centrale e meridionale, quella dei mercati del vecchio e nuovo allargamento, destinati a diventare ancor più importanti nella prospettiva di integrazione, di fatto, di Moldavia ed Ucraina nello spazio europeo di trasporto.

Da segnalare anche Il nuovo corridoio europeo Mare del Nord-Alpi che nasce dall'unione dei core corridors Mare del Nord-Alpi e Reno-Alpi. Per esso viene proposto un doppio sbocco portuale sull'alto Tirreno a Genova e a Marsiglia: porti che, se non coordinati, diventerebbero concorrenti.

---

<sup>10</sup> Per una descrizione delle variazioni dei tracciati dei quattro corridoi entro i confini italiani, si rinvia all' Allegato Infrastrutture al DEF 2022.

Il corridoio Scandinavo-Mediterraneo, tra i quattro che toccano il territorio italiano, è quello che subirebbe le minori modifiche: perderebbe la tratta Bologna-Ancona che diverrebbe di esclusiva pertinenza del corridoio Baltico-Adriatico che prosegue fino a Bari.

**Fig.2 : Corridoio Mare del Nord-Alpi, variazioni 2013-2021**



**Fig. 3: Scandinavo-Mediterraneo, variazioni 2013-2021**



**Fig. 4: Mediterraneo, variazioni 2013-2021**



**Fig. 5 : Corridoio Baltico-Adriatico, variazioni 2013-2021**



Continuando a guardare ad Est, il corridoio Mediterraneo verrebbe fermato a Lubiana da dove svoltrebbe verso Zagabria e il porto di Rijeka. Allo stesso corridoio verrebbe invece sottratto l'arco che va da Lubiana/Zagabria a Budapest e da qui al confine ucraino. Arco che viene aggiunto al Corridoio Baltico-Adriatico.

La logica – a lungo coltivata in Italia fin dalla caduta del muro di Berlino – di una direttrice di sviluppo da Barcellona a Kiev è, di fatto, depotenziata: Kiev viene indirizzato verso il Mar Baltico e il Mar del Nord<sup>11</sup>.

Il passaggio della tratta Budapest - confine ucraino, che si aggiunge a quella in territorio italiano che assegna al Baltico-Adriatico anziché allo Scandinavo-Mediterraneo la tratta Bologna-Bari, cambia radicalmente anche la logica originaria del corridoio Baltico-Adriatico. Un corridoio pensato nel 2013 per mettere in competizione per l'alimentazione dei mercati dell'Europa centro-orientale i porti polacchi di Gdańsk, Gdynia, and Sopot sul Mar Baltico con i porti dell'alto Adriatico – Ravenna, Venezia, Trieste, Koper e Rijeka –, perché questi ultimi erano ritenuti nel 2013 capaci di massimizzare la tratta marittima, meno costosa, sulla rotta Suez-Europa.

L'aggiunta di nuove tratte da Lubiana a Budapest/Vienna e poi a Varsavia predispone già il corridoio ad orientare verso il Baltico (e viceversa) i traffici da/per i Balcani e l'Ucraina.

Le conseguenze per l'Italia, la sua manifattura esportatrice, da un lato, e i suoi porti nord adriatici, dall'altro, sarebbero pesanti.

---

<sup>11</sup> Questo indirizzo può vedersi come il risultato dell'affievolirsi del peso della Iniziativa Centro Europea (nata come “Quadrangolare” tra Italia, Austria, Ungheria e Jugoslavia nel 1989 subito dopo la caduta del muro di Berlino, divenuta “Esagonale” con Polonia e Cecoslovacchia nel 1991 e poi cresciuta fino a comprendere 18 Stati membri, tutti i Balcani e le repubbliche ex-sovietiche di Bielorussia, Moldavia ed Ucraina, ma entrata in stallo nel 2018 anno nel quale è stata abbandonata dall'Austria) e per contro l'imporsi dell'Iniziativa dei Tre Mari (Baltico, Adriatico e Nero) o “nuovo *Intermarium*” che associa dodici Stati baltici, centro europei e balcanici orientali, in seno all'Unione Europea e situati lungo l'asse nord-sud tra i mari Baltico, Nero e Adriatico (**ma che non comprende l'Italia**). Una iniziativa che recentemente ha visto associarsi dall'esterno la Germania, gli Stati Uniti e la stessa Unione Europea.



La sostanziale deviazione dei traffici potenziali da e per l'Ucraina verso il Mar del Nord e il Baltico, a nord, e il nuovo corridoio Mar Baltico-Nord-Egeo, a sud è confermata, rafforzata, dall'emendamento pro-Ucraina (Fig. )<sup>12</sup>.

L'emendamento ipotizza infatti la creazione di un collegamento Mariupol-Kiev-Leopoli-Rotterdam, che estende il corridoio europeo Mar del Nord-Baltico, e di un collegamento Odessa-Chisinau-Leopoli come estensione del corridoio Mar Baltico- Mar Nero-Egeo.

Leopoli viene agganciata anche al corridoio Reno-Danubio e, per quanto ci riguarda, solo al corridoio Baltico Adriatico nella tratta ereditata dal corridoio Mediterraneo.

Insomma, andando ad est i traffici italiani potranno arrivare a Leopoli, ma la chiave di accesso diventa Lubiana.

Una Lubiana che – causa il ritardo nell'adeguamento ferroviario della Venezia-Trieste- Lubiana – oggi dista da Venezia più di sei ore. Solo poco più di due ore via autostrada, che però è destinata a rimanere congestionata anche dopo la costruzione (in corso) della terza corsia. Con il suo carico di esternalità negative fatte anche, oggi, di elevata incidentalità.

Adeguamento ferroviario agli standard AV/AC della Venezia-Trieste—Lubiana e rafforzamento coordinato tra Italia, Slovenia e Croazia della portualità Alto Adriatica fanno appartengono alla stessa partita.

---

<sup>12</sup> Commissione Europea (2022) *Amended TEN-T proposal of 27 July 2022 (COM (2022) 384 final)*.

**Fig. 6 : Proposta di estensione dei corridoi europei di trasporto a Moldavia e Ucraina**

