



Tutti i vantaggi del Corridoio che collega il Nord Europa con il Mediterraneo

Oliviero Baccelli

Infrastrutture/3

L'integrazione strategica fra l'area del Mediterraneo e l'Europa Centrale, sempre più fondamentale nel ridisegno delle filiere di produzione manifatturiera guidate dal friend-shoring e dalla diversificazione dei rischi, oltreché dalla maggior integrazione dei mercati energetici e digitali, passa dal rafforzamento dell'ampio progetto transeuropeo Scandinavian – Mediterranean Corridor. Il progetto appartiene alla categoria dei flagship project europei di maggior impatto per l'Italia, insieme anche al tunnel di base ferroviario di 57,5 km della Torino-Lione sull'asse Ovest-Est del Mediterranean Corridor, che hanno l'obiettivo di rafforzare la coesione economica e sociale a livello europeo e dare concretezza alla strategia di accelerazione ai programmi di autonomia strategica previsti dai rapporti Draghi e Letta per la Commissione Europa. Le opere simbolo di questo ambizioso intervento, oltre al tunnel di base ferroviario a doppia canna di 57 km del Brennero fra Innsbruck e Fortezza, che permette di ridurre drasticamente i tempi e i costi dell'attraversamento delle Alpi abbassando il passaggio dai 1.371 metri sul livello del mare a meno di 800 metri e ridurre la distanza di oltre 40 km, sono concentrate fra Verona e Fortezza. Questa serie di iniziative promosse da Rfi, che prevedono oltre 80 km di nuovi tunnel a doppia canna, sono coordinate con una progettualità europea che all'orizzonte temporale del 2032 permetterà di disporre di una rete ferroviaria di standard europeo in grado di ridurre i costi degli interscambi fra la portualità del Mediterraneo e l'intera Europa Centrale e sino alla Scandinavia. A quella data sarà completato anche l'altro progetto simbolo del corridoio europeo oltre al tunnel del Brennero, il Fehmarn Belt Fixed link, il tunnel sottomarino ferroviario e stradale fra Germania e Danimarca. Partendo da Verona verso Nord, sono previsti il ridisegno dell'accesso al nodo di Verona, con 10 km di nuove linee a doppio binario in gran parte interrate, le nuove circonvallazioni ferroviarie di Rovereto e Trento, rispettivamente di 17 e 15 km di lunghezza in gran parte in galleria, lo shunt di Bolzano (14 km) e la nuova tratta fra Ponte Gardena e Fortezza di 25 km. Gli obiettivi strategici sono due: 1) efficientare i flussi esistenti e 2) contribuire a generare uno sviluppo dei traffici derivante sia dall'integrazione dell'economie europee di Italia, Austria, Germania, Polonia e Scandinavia sia dal riequilibrio dei flussi fra portualità nordeuropea, attualmente più competitiva per gran parte dell'Europa Centro orientale, a vantaggio della rete dei porti italiani del Nord Adriatico. Il primo scopo si traduce in una riduzione dei costi per un mercato

composto da oltre 21 mila treni merci all'anno che transitano al confine fra Italia e Austria su quest'asse, pari al 23% del traffico ferroviario internazionale da e per l'Italia. Questo obiettivo è perseguito anche attraverso l'ambizione di trasferire dalla strada alla rotaia una quota di quasi il 50% degli oltre 2.420 milioni di camion che annualmente transitano dal Brennero su direttrici internazionali. Quest'ultimo dato è pari a 2,5 volte il numero di mezzi pesanti che attraversa il confine fra Italia e Svizzera ed è ha registrato una crescita del 2% rispetto al 2024. Questo dato era di 1,8 milioni di mezzi nel 2004, anno di fondazione di Bbt la società italo-austriaca dedicata alla costruzione del tunnel del Brennero. A fianco degli interventi sulle linee di accesso al Brennero sono in corso interventi sui terminal, con ambizioni particolarmente elevate all'interporto Quadrante Europa, di gran lunga il primo nodo ferroviario merci in Italia con quasi 15 mila treni nel 2025. Qui è previsto il completamento del quarto terminal con standard europei e la possibilità di preparare treni di 740 metri di lunghezza.

Il ridisegno del sistema portuale europeo auspicato con il completamento del Corridoio Nord-Sud richiede una visione sistemica, in grado di rafforzare i tre ambiti portuali adriatici, quelli di Ravenna, Venezia e Trieste, che offrono potenzialità di sviluppo molto significative e che già hanno una forte vocazione ferroviaria. Infatti, il sistema portuale di Trieste e Monfalcone costituisce un benchmark di riferimento su scala nazionale per integrazione fra ferrovia e traffici marittimi sia containerizzati sia Ro/Ro con quasi 10.000 treni movimentati nel 2025 di cui oltre il 70% su direttrici internazionali. Per Ravenna e Venezia i treni merci movimentati sono stati pari a 6.750 e 4.421. I tre porti sono fra le prime cinque realtà portuali in Italia per efficienza ferroviaria e saranno fra i primi beneficiari della riduzione dei tempi e dei costi per l'accesso all'Europa Centrale derivanti dai nuovi interventi. I benefici socio-economici ed ambientali del ridisegno della rete lungo l'asse italiano del corridoio Scandinavian-Mediterranean non sono legati solo all'ammodernamento di linee basate ancora su progetti di epoca asburgica e con caratteristiche tecniche obsolete e limitanti, ma soprattutto dalle opportunità di maggior coesione e riequilibrio territoriale. Questi benefici trasportistici potranno essere ancor più rilevanti se si allarga la visione e la progettualità con sinergie e complementarietà in grado di tener conto di esigenze che provengono dai mercati energetici e digitali, oltreché dalle esigenze della military mobility a supporto della difesa comune. In fine dei conti i tunnel ferroviari a doppia canna hanno la forma dei binocoli ed entrambi gli strumenti servono per guardar lontano.

*Responsabile area trasporti
Green-Centro di Ricerca dell'Università Bocconi*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

058336-IT0358