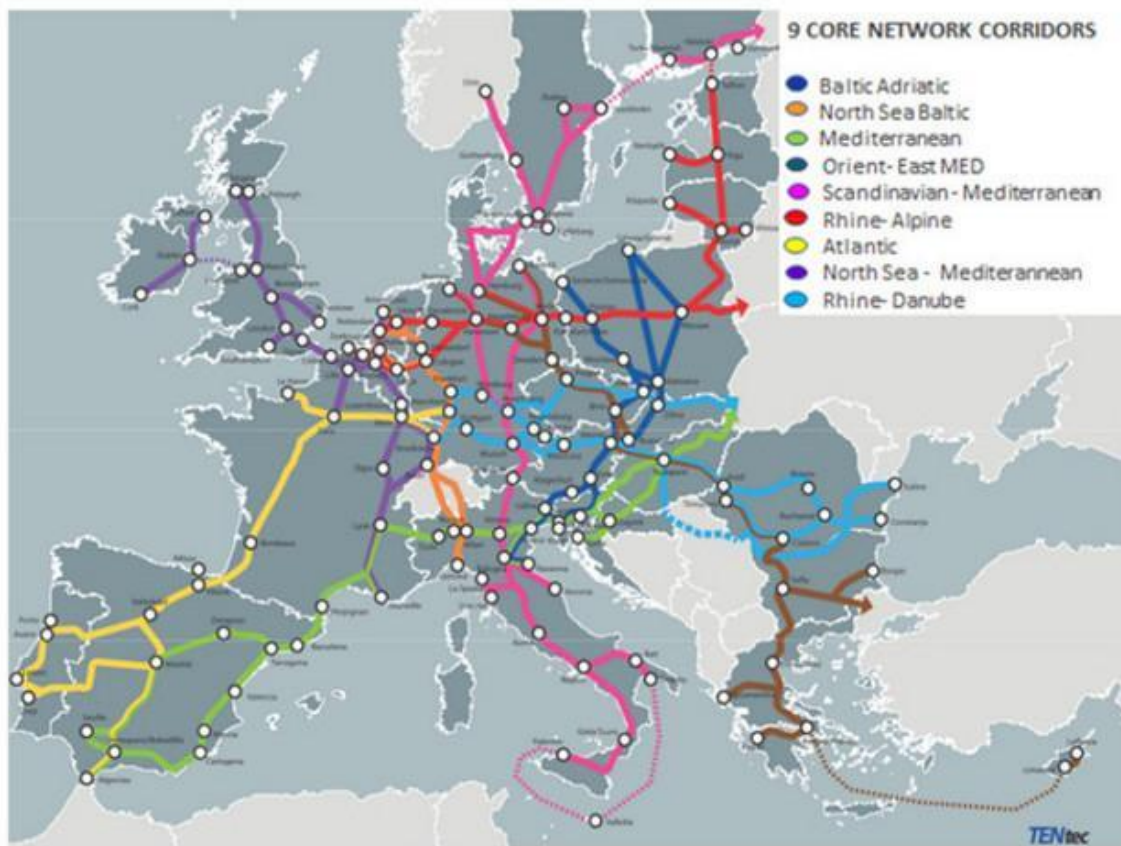


L'importanza e la necessità delle grandi infrastrutture europee

Giovanni Saccà



International Institute for Global Analyses

© 2019 Vision & Global Trends - International Institute for Global Analyses
© 2019 Giovanni Saccà

First Edition: January 2019

Analytical Dossier – N. 4/2019

www.vision-gt.eu

Premessa

Il 7 febbraio 1992 è stato sottoscritto dai dodici paesi membri dell'allora Comunità Europea il Trattato di Maastricht¹ (92/C 191 /01), o Trattato sull'Unione Europea (TUE. Entrato in vigore il 1° novembre 1993, costituisce una tappa fondamentale nel processo di integrazione europea, intrapreso con l'istituzione delle Comunità europee. Ciò in quanto era molto sentita la necessità di porre solide basi per l'edificazione dell'Europa futura, priva di divisioni e di differenze, nel rispetto dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali nonché dello Stato di diritto.

Nel desiderio di intensificare la solidarietà tra i loro popoli nel rispetto della storia, della cultura e delle tradizioni, si desiderava rafforzare e fare convergere le economie dei paesi membri istituendo l'Unione economica e monetaria, in modo da promuovere il progresso economico e sociale, nel contesto della realizzazione del mercato interno e del rafforzamento della coesione e della protezione dell'ambiente. Si desiderava inoltre che venissero create le condizioni per istituire la cittadinanza comune europea, sviluppando una stretta cooperazione nel settore della giustizia e degli affari interni e creando le condizioni per potere avere una politica estera e di sicurezza comune rafforzando così l'identità dell'Europa e la sua indipendenza al fine di promuovere la pace, la sicurezza e il progresso in Europa e nel mondo.

Tutto ciò con l'obiettivo di agevolare la libera circolazione delle persone, garantendo allo stesso tempo la sicurezza dei popoli mediante l'inclusione, in modo da portare avanti il processo di creazione di un'unione sempre più stretta fra i popoli dell'Europa, in cui le decisioni siano prese il più vicino possibile ai cittadini, conformemente al principio della sussidiarietà, in previsione degli ulteriori passi da compiere ai fini dello sviluppo dell'integrazione europea.

L'Unione Europea si è posta l'obiettivo di guidare lo sviluppo delle attività economiche nell'insieme della Comunità in modo armonioso ed equilibrato, per una crescita sostenibile, non inflazionistica nel rispetto dell'ambiente. Per tale scopo è indispensabile che i risultati economici dei paesi membri abbiano un elevato grado di convergenza, che sia garantito un elevato livello di occupazione e di protezione sociale, migliorando il tenore e la qualità della vita, la coesione economica e sociale e la solidarietà tra gli Stati membri.

Sulla base di tali principi sono stati aboliti, tra gli Stati membri, i dazi doganali e le restrizioni quantitative all'entrata e all'uscita delle merci, è stato stabilito che devono essere eliminati tutti gli ostacoli che impediscono la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali nel rispetto del principio di un'economia di mercato aperta e in libera concorrenza.

Dall'entrata in vigore del Trattato di Maastricht si è deciso che devono essere prese decisioni politiche comuni nei settori dell'agricoltura e della pesca, dei trasporti, della ricerca e dello sviluppo tecnologico, nell'incentivazione della creazione e dello sviluppo di reti transeuropee e in moltissimi altri campi.

Tutto ciò implica il rispetto da parte degli Stati membri e della Comunità di alcuni principi direttivi: prezzi stabili, finanze pubbliche e condizioni monetarie sane nonché bilancia dei pagamenti sostenibile.

Il Titolo XII del Trattato di Maastricht all'articolo 129 B - RETI TRANSEUROPEE stabilisce:

“1. Per contribuire al raggiungimento degli obiettivi di cui agli articoli 7 A e 130 A e per consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle collettività regionali e locali di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio senza frontiere interne, la Comunità concorre alla costituzione e allo sviluppo di reti

¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:11992M/TXT>

transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia.

2. Nel quadro di un sistema di mercati aperti e concorrenziali, l'azione della Comunità mira a favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali, nonché l'accesso a tali reti. Essa tiene conto in particolare della necessità di collegare alle regioni centrali della Comunità le regioni insulari, prive di sbocchi al mare e periferiche."

Per darne attuazione, la Commissione europea ha sviluppato delle linee-guida relative ad obiettivi, priorità, identificazione dei progetti di interesse comune e linee maestre per i tre settori coinvolti (trasporti, energia e telecomunicazioni). Il Parlamento europeo ed il Consiglio dell'Unione europea hanno approvato tali linee-guida dopo essersi consultati con il Comitato economico e sociale e con il Comitato delle regioni.

Le reti trans-europee delle infrastrutture dei trasporti

Le reti di trasporto trans-europee (in acronimo TEN-T, dall'inglese Trans-European Networks - Transport) sono un insieme di infrastrutture di trasporto integrate previste per sostenere il mercato unico, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività dell'Unione Europea.

In passato, i sistemi di trasporto europei si sviluppavano per lo più secondo criteri nazionali, con la conseguente scarsità o completa assenza di interconnessioni ai confini o lungo corridoi strategici, creando un ostacolo alla crescita economica. Sin dagli anni Novanta, la politica TEN-T ha orientato i fondi europei al sostegno della realizzazione di progetti infrastrutturali fondamentali per l'Europa.

Le reti di trasporto trans-europee (TEN-T), delineate dall'Unione Europea, comprendono:

- rete stradale trans-europea;
- rete ferroviaria trans-europea (che a sua volta include sia la rete ferroviaria convenzionale trans-europea che la rete ferroviaria ad alta velocità trans-europea);
- rete fluviale trans-europea e i porti per la navigazione interna;
- rete di porti marittimi trans-europea;
- rete marittima trans-europea (detta anche "autostrade del mare");
- rete aeroportuale trans-europea;
- rete combinata di trasporto trans-europea;
- rete di informazione e gestione dello spedizionamento trans-europea;
- rete di gestione del traffico aereo trans-europea.

Nel 2009 è stato avviato dalla Commissione Europea un ampio processo di revisione della rete TEN-T che ha condotto all'attuale configurazione della rete, con l'obiettivo di realizzare un'effettiva integrazione dei sistemi di trasporto nazionali in un sistema di trasporto europeo e quindi di favorire, attraverso la libera circolazione di persone e merci, il raggiungimento del mercato unico quale presupposto per la crescita economica e per la competitività dell'Europa.

La rete stradale trans-europea (Trans-European Road Network) è un complesso progetto costituito sia dall'insieme delle grandi direttrici che attraversano le singole nazioni europee sia da progetti di interconnessione prioritari individuati e determinati con la Decisione n.629 del 29 ottobre 1993. Rinnovati con la Decisione n.1692 del 23 luglio 1996, sono stati rivisti con la Decisione n.661 del 7 luglio 2010. Secondo l'articolo 9 della Decisione 661/2010/EU, include le autostrade o le strade ad alta qualità, esistenti, nuove o da adattare, che:

- hanno un importante ruolo per il traffico a lunga distanza;
- permettono di by-passare i principali centri urbani in prossimità delle direttrici individuate;
- consentono l'interconnessione con altri mezzi di trasporto;

- connettono le regioni isolate e periferiche con il resto del territorio europeo.

Per quanto possibile, e tenuto conto dei vincoli finanziari degli Stati membri, dovrebbero essere avviate nell'arco di dieci anni alcune azioni di interesse comunitario:

- a) realizzazione dei raccordi mancanti, in particolare quelli situati sugli assi intracomunitari transfrontalieri e quelli che interessano le regioni periferiche o intercluse;
- b) miglioramento dei principali collegamenti esistenti sugli assi transfrontalieri e sugli assi che interessano le regioni periferiche o intercluse o che collegano tali regioni alle regioni centrali della Comunità;
- c) collegamenti tra i paesi terzi e la Comunità:
 - collegamenti scandinavi,
 - collegamenti con i paesi dell'Europa centrale ed orientale,
 - collegamenti con l'Africa del Nord²;
- d) collegamenti intermodali, segnatamente ai fini degli assi di trasporto combinato;
- e) tangenziali per i principali centri urbani situati sulla rete transeuropea;
- f) progetti di gestione del traffico comprendenti progetti dimostrativi.

La rete ferroviaria trans-europea è un complesso progetto costituito dall'insieme delle grandi direttrici che attraversano le singole nazioni; sono state individuate e determinate la prima volta con l'adozione della decisione 1962/96/CE del 23 luglio 1996, per essere ridefinite nel 2004 e nel 2013.

Con l'atto del 1996, partendo dalle singole reti ferroviarie nazionali dei 15 paesi che allora ne erano membri, l'Unione europea ha delineato delle specifiche volte a costituire una grande rete di trasporto, sovranazionale, a cui è stato dato il nome di TEN-T. Successivamente la decisione 884/2004/CE ne ha estesa l'applicazione ai nuovi paesi aderenti. Lo scopo della TEN-T è quello di procedere per assicurare, razionalizzando e rendendo compatibili ed interoperabili le infrastrutture, il riequilibrio del trasporto merci tra i singoli vettori stradale e ferroviario allo scopo di contribuire alla riduzione del divario economico tra le regioni del continente europeo e promuoverne lo sviluppo.

L'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) si è poi impegnata nello sviluppo del progetto EURAILINFRA (European Infrastructure Market Capacity and Investment) in sinergia tra i principali gestori ferroviari europei per studiare gli interventi opportuni allo scopo di eliminare i cosiddetti colli di bottiglia della rete TEN basandosi sull'analisi strutturale dei singoli corridoi internazionali³. Ciò a causa della diversa genesi delle singole ferrovie nazionali e della differente evoluzione tecnica che danno luogo a serie disomogeneità tecniche e di capacità, generando in molti casi strozzature che rallentano il trasporto delle merci e dei passeggeri, ne degradano lo standard qualitativo e in definitiva ne compromettono la capacità di attrarre clientela dalle altre modalità di trasporto.

Le disomogeneità sono individuate di massima per i seguenti motivi:

- limitazioni di tipo tecnico (tra gli altri esistono in Europa più di 23 sistemi di comando e di sicurezza della circolazione dei treni, tra loro incompatibili, realizzati in genere su base nazionale);
- peso assiale;

² <http://www.experiences.it/esperienze-mediterranee-n-1/06-2>

³ http://ingegneri.vr.it/intranet/doc/2844/Notiziario_ING_2015_01.pdf
(articolo "La rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)" pag. 13-16)

- sagoma limite o gabarit (dimensione massima di larghezza e di altezza sul piano del ferro che deve essere rispettata da qualunque tipo di rotabile ferroviario perché possa liberamente circolare);
- sistemi di alimentazione elettrica di trazione;
- qualità del materiale rotabile;
- massima lunghezza possibile dei treni;
- massima massa totale dei treni;
- limitazioni funzionali connesse con l'andamento plano-altimetrico del tracciato;
- limitazioni di capacità (tracce orarie disponibili).

È evidente che l'omogeneizzazione delle caratteristiche richiede notevole dispendio di investimenti e di tempo dato che, soprattutto in Italia, comporta imponenti interventi sul territorio a causa della difficile orografia (fig.1).

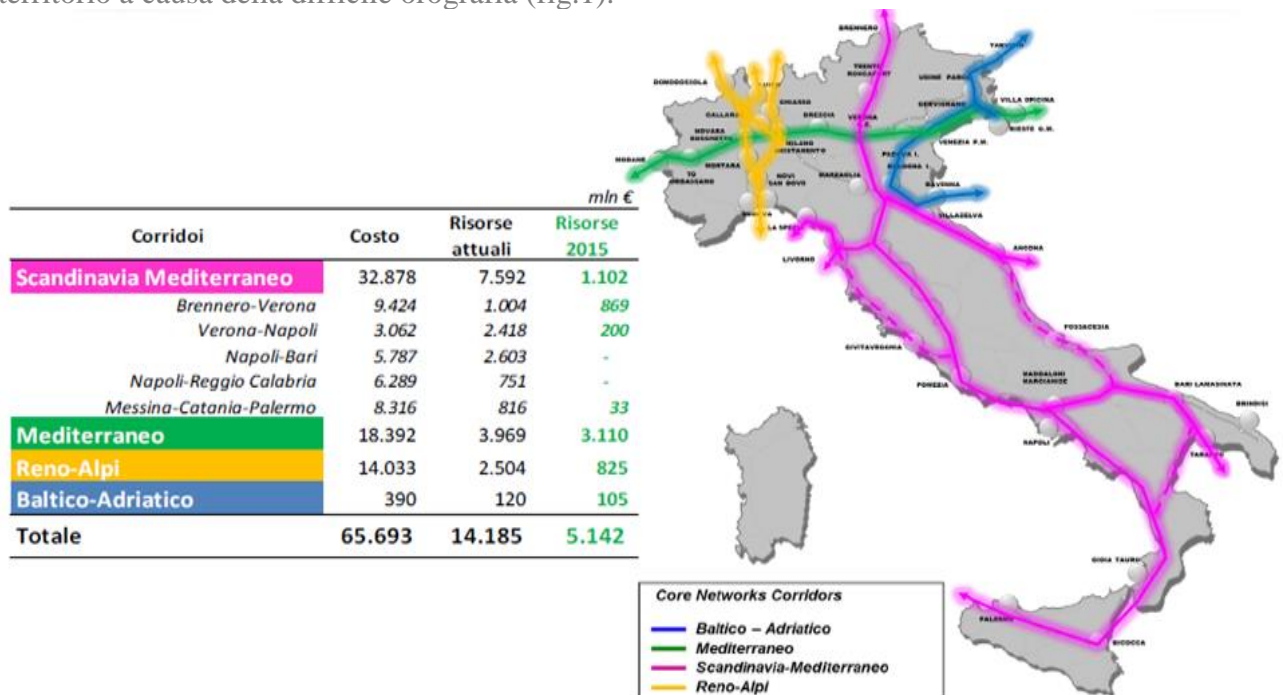


Fig.1 - Previsione aggiornata al 2016 relativa agli investimenti necessari per realizzare i corridoi ferroviari europei in Italia⁴

Il Consiglio europeo di Essen del 1994 ha approvato un elenco di 14 specifici progetti TEN-T elaborato da un gruppo presieduto dall'allora vicepresidente della Commissione europea Henning Christophersen.

In seguito alle raccomandazioni del 2003 del gruppo ad alto livello sulle TEN-T di Karel Van Miert, la Commissione europea ha compilato nel 2005 un elenco di 30 progetti prioritari da avviare prima del 2010. A seguito della revisione della mappa TEN-T del 2011 e l'approvazione del regolamento UE 1315/2013 del 17 ottobre 2013, sono stati definiti 9 progetti e assi di collegamento:

Si tratta di un progetto complessivo che dovrebbe divenire funzionale entro il 2030 per la rete centrale (chiamata anche *Core Network*) e entro il 2050 per la rete globale (chiamata anche *Comprehensive Network*) con l'obiettivo di potenziare, efficientare e adeguare le infrastrutture ai parametri di interoperabilità standard europei (STI).

La rete centrale (chiamata anche *Core Network*) si articola in linee AV, convenzionali, miste rispondenti a parametri di prestazione (velocità, capacità di traino, profili) e specifiche tecniche di interoperabilità (pendenze, sagoma, raggi di curvatura) comuni.

⁴ Per informazioni aggiornate è necessario consultare il "Sistema Informativo Legge Opere Strategiche" (SILOS) della Camera dei Deputati: <http://silos.infrastrutturestrategiche.it/>

La rete centrale e la rete globale sono costituite da corridoi transnazionali multimodali (ferro, strada, vie navigabili) che si intersecano tra loro per creare un fitto tessuto connettivo tra le diverse regioni europee e tra i grandi terminali portuali e aeroportuali con l'obiettivo di aumentare l'efficienza e la sostenibilità dei sistemi di trasporto, la loro capacità di contribuire alla coesione dei territori e delle collettività, di migliorare i servizi di mobilità e la loro accessibilità ai viaggiatori e alle merci.

A seguito della revisione della mappa TEN-T del 2011 e l'approvazione del regolamento UE 1315/2013 del 17 ottobre 2013, sono stati definiti 9 progetti e assi di collegamento (fig. 2):

N.	Corridoio	Percorso	Zone attraversate	Opere principali
1	Baltico-Adriatico	Dal Mar Baltico al Mare Adriatico.	Dalla Polonia meridionale a Vienna e Bratislava, alla Regione delle Alpi orientali e all'Italia settentrionale	La galleria di base del Semmering e la linea ferroviaria del Koralm (Graz-Klagenfurt) in Austria
2	Mare del Nord-Mar Baltico	Dai porti della costa orientale del Baltico ai porti del Mare del Nord	Dalla Finlandia all'Estonia tramite navi traghetto, tra gli stati baltici e la Polonia, la Germania, i Paesi Bassi e il Belgio. Il corridoio comprende anche collegamenti fluviali tra il fiume Oder e i porti di Germania, Paesi Bassi e Belgio, come il "Mittelland-Kanal"	"Rail Baltic", una ferrovia a scartamento standard tra Tallinn, Riga, Kaunas e la Polonia nordorientale
3	Mediterraneo	Dalla Penisola iberica all'Ungheria e al confine ucraino	Dai porti di Algeiras, Cartagena, Valencia, Tarragona e Barcellona, passando per il sud della Francia, l'Italia settentrionale e la Slovenia, con una sezione in Croazia.	Linee ferroviarie a scartamento standard UIC in Spagna, la galleria ferroviaria Torino-Lione e il collegamento Trieste/Capodistria-Lubiana attraverso la regione carsica.
4	Orientale-Mediterraneo orientale	Dai porti del Mare del Nord sino al Mar Baltico, Mar Nero e Mediterraneo	La Germania settentrionale, la Repubblica ceca, la regione della Pannonia e il sudest dell'Europa. Via mare andrà poi dalla Grecia a Cipro	Ottimizzerà l'uso dei relativi porti e delle rispettive autostrade del mare. Includendo l'Elba come via navigabile interna permetterà di migliorare le connessioni multimodali dell'Europa centrale
5	Scandinavo-Mediterraneo	Dal Mar Baltico, dalla Finlandia e dalla Svezia fino a Malta	I principali centri urbani e porti della Scandinavia e della Germania settentrionale che verranno collegati ai centri di produzione della Germania meridionale, dell'Austria e dell'Italia e quindi ai porti italiani e della Valletta. Il corridoio collega via mare Malta passando dalla Sicilia	Il collegamento fisso del Fehmarn Belt e, per l'Italia, la galleria di base del Brennero, con le rispettive vie di accesso. Sino alla revisione della mappa TEN-T del 2011 era previsto anche il collegamento stabile tra la penisola italiana e la Sicilia (ponte sullo stretto di Messina) opera che opportunamente aggiornata potrebbe essere reinserita con la revisione prevista nel 2021.
6	Reno-Alpi	Dai porti del Mare del Nord di	Alcuni dei principali centri economici della Ruhr	Sono stati individuati 175 progetti prioritari (57 in Italia),

		Rotterdam e Anversa fino a Genova	renana, le regioni del Reno-Meno-Neckar, la Svizzera e Milano	da concludersi entro il 2030. In Svizzera il tunnel ferroviario del Gottardo ultimato nel 2016 e il tunnel del Monte Ceneri da ultimarsi nel 2020
7	Atlantico	Dalla zona occidentale della Penisola iberica fino al Nord della Francia.	Passa per Portogallo, Spagna fino a Parigi, includendo anche la Senna come via navigabile interna	Sono stati identificati circa 250 progetti (quasi la metà riguardano il trasporto ferroviario), 165 dei quali devono essere completati entro il 2030
8	Mare del Nord-Mare Mediterraneo	Dall'Irlanda e dal nord del Regno Unito fino al Mare Mediterraneo nel sud della Francia	I Paesi Bassi, il Belgio e il Lussemburgo che comprende acque navigabili interne nel Benelux e in Francia	Intende creare un'interconnessione migliore tra le isole britanniche e l'Europa continentale
9	Reno-Danubio	Dalle regioni centrali intorno a Strasburgo fino a Francoforte sul Meno	La Germania meridionale sino a Vienna, Bratislava e Budapest per arrivare infine al Mar Nero	Sono stati selezionati 337 progetti prioritari, tre quarti dei quali dovranno essere completati entro il 2030.

Tabella 1 – I nove corridoi TEN-T approvati il 17 ottobre 2013 (Regolamento UE 1315/2013)

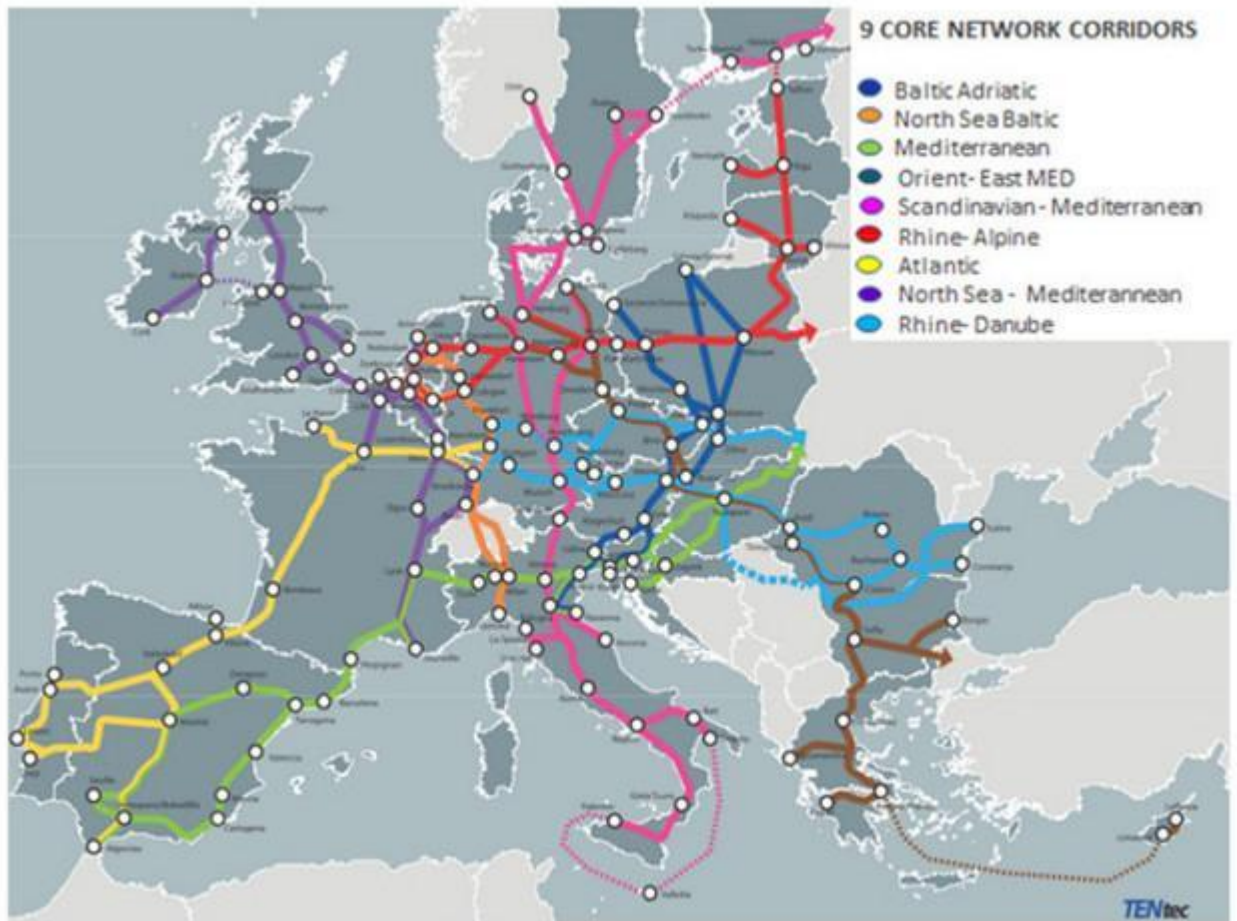


Fig. 2 – Mappa dei 9 corridoi europei Core TEN-T approvati il 17 ottobre 2013 (Regolamento UE 1315/2013)⁵

⁵ <http://www.rne.eu/rail-freight-corridors/rail-freight-corridors-general-information/>

Gli obiettivi perseguiti nella realizzazione dei corridoi europei TEN-T sono stati ribaditi dalla Commissione Europea con la pubblicazione del “Libro bianco” sui trasporti di cui esistono varie edizioni (ed. 1992, 2001⁶, 2011⁷).

Il Libro Bianco fa parte di una tradizione di altri importanti documenti strategici europei legati ai trasporti. Nel 1992, la Commissione Europea ha pubblicato un Libro Bianco sulla politica comune dei trasporti, che è stato dedicato all'apertura del mercato in linea con le priorità del momento. Quasi dieci anni dopo, il Libro Bianco del 2001 ha posto in evidenza la necessità di gestire la crescita dei trasporti perseguendo un uso più equilibrato di tutti i mezzi di trasporto.

Altri documenti precedenti relativi al trasporto comprendono "Logistica – Manutenzione delle merci in movimento" (2007), "Trasporto ecocompatibile" (2008), "Trasporto marittimo" (2009) e "Il futuro dei trasporti" (2009). Il Libro Bianco del 2011 esamina in maniera globale gli sviluppi nel settore dei trasporti, le sue sfide e le iniziative politiche che devono essere considerate. Esso delinea una profonda trasformazione del sistema dei trasporti, promuovendone l'indipendenza dal petrolio, la creazione di infrastrutture moderne e di una mobilità multimodale assistita da una gestione intelligente di sistemi informativi. Stabilisce una tabella di marcia mirata ad un'economia a basse emissioni di carbonio entro il 2050 e un nuovo Piano di Efficienza Energetica 2011, e fa parte integrante dell'iniziativa di “Efficienza delle Risorse” della Commissione.

In altre parole, esso formula una visione integrale su come il trasporto dovrebbe apparire nel 2050. Illustra inoltre dettagliatamente alcuni obiettivi intermedi per l'anno 2030, al fine di rendere la portata del compito di trasformazione più tangibile e di facilitarne il controllo.

Com'è evidente, la visione di tutti i documenti non è più di tipo nazionale, ma europea ed è rivolta al riequilibrio delle possibilità di sviluppo sociale ed economico di tutte le regioni europee comprese quelle insulari, quelle prive di sbocchi al mare e quelle periferiche.

A fronte di notevoli costi da continuare a sostenere sino al completamento delle opere, i benefici che potranno cogliere le future generazioni saranno incommensurabili in quanto innalzeranno notevolmente la qualità della vita di tutte le popolazioni europee creando le condizioni per potere avere una politica estera e di sicurezza comune rafforzando così l'identità dell'Europa e la sua indipendenza al fine di promuovere la pace, la sicurezza e il progresso in Europa e nel mondo.

La realizzazione dei corridoi europei modifica gli attuali equilibri economici tra l'area mediterranea e quella del nord Europa (fig. 3) in quanto i porti del Mediterraneo ed in particolare i porti italiani hanno la possibilità di spostare in modo significativo l'area di contendibilità economica⁸ (fig. 4).

⁶ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_texte_complet_it.pdf
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=celex:52001DC0370>

⁷ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:IT:PDF>

⁸ <https://www.contshipitalia.com/it/news/inside-industry-evoluzione-delle-catchment-areas-dei-porti-europei>

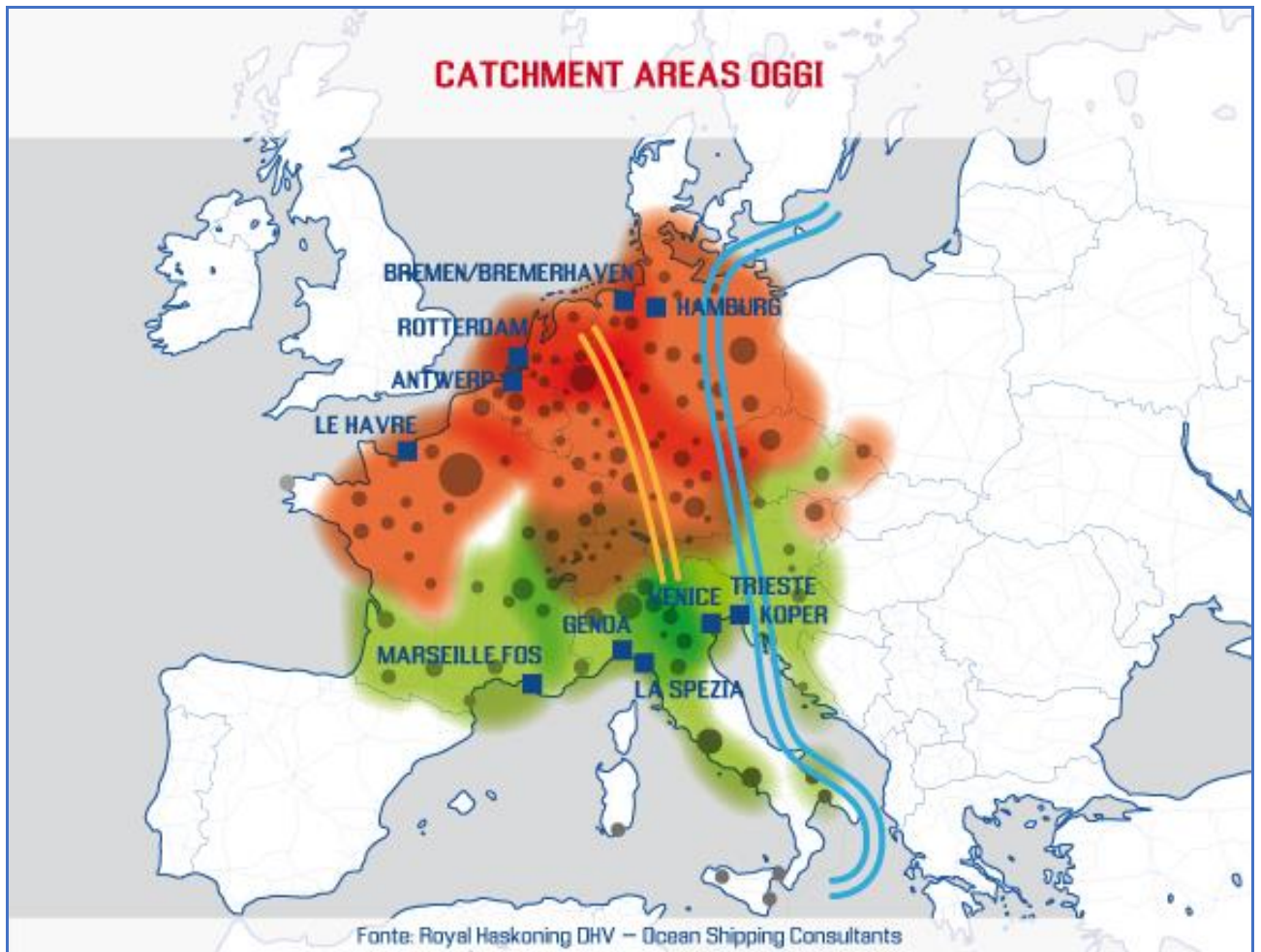


Fig. 3 – Aree attualmente servite dai porti europei

Con il completamento del corridoio Reno-Alpino il rapporto tra Mediterranean Gateways e Northern Gateway, che attualmente è pari a circa 30/70 (Basato sui costi e transit time relativi all'import dall'Asia) dovrebbe assestarsi su un rapporto 40/60 grazie ad una migliore connettività attraverso le Alpi.

Ulteriori miglioramenti infrastrutturali lungo i corridoi Ten-T Reno-Alpino, Scan-Med e Adriatico-Baltico potrebbero tradursi in ulteriori opportunità per l'Italia.

Inoltre, migliorando la frequenza delle connessioni ferroviarie e riducendo ancora di più i costi di trasporto attraverso il sistema Southern Gateway, il saldo potrebbe potenzialmente portare ad un rapporto 60/40 in favore dei porti che si affacciano sul Mar Mediterraneo.

In aggiunta a questi elementi strutturali, lo sviluppo del network legato all'iniziativa One Belt One Road (via della Seta), guidata dal governo cinese, potrebbe introdurre cambiamenti significativi nello scenario competitivo dell'Europa.

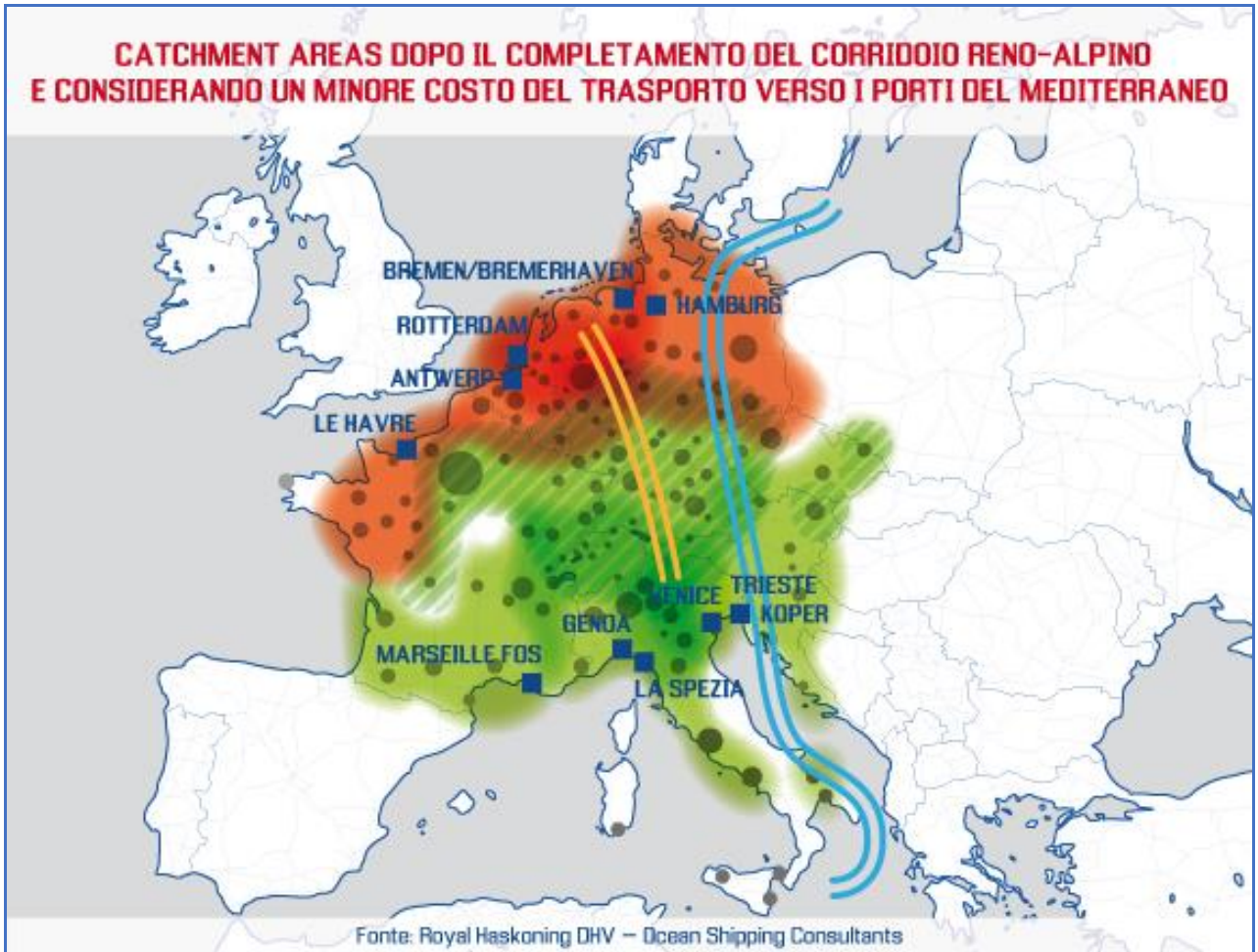


Fig. 4 – Aree che potrebbero essere servite dai porti europei con il completamento della rete TEN-T



Fig. 5 - Via della seta e Macroregione alpina⁹

⁹ <http://nuke.af-cafi.it/Indicidelleriviste/tabid/477/Default.aspx> e http://nuke.af-cafi.it/Portals/0/eusalp_AF-7_8_2018.jpg

In questo scenario i porti della costa ligure e adriatica potrebbero trarre i maggiori benefici da questa evoluzione, se le Grandi Opere a ciò necessarie venissero realizzate tempestivamente.

Date però le limitazioni infrastrutturali dei porti liguri, del porto di Venezia e di Trieste, dovute alla particolare orografia e alle problematiche di conurbazione urbana, che oggettivamente ne limitano la potenzialità se non a fronte di ingenti investimenti, sarebbe opportuno rivedere il progetto del nuovo porto isola di Venezia posto in mezzo al mare a 14,8 km dal Lido di Venezia, posizionandolo a circa 3,5 km dalla costa poco a sud di Chioggia in corrispondenza della foce dell'Adige (fig. 6) in quanto a tale distanza si raggiungono il 20 m di profondità. Valore più che sufficiente per poter fare attraccare le attuali e future grandi navi portacontainers da 18.000 TEU e oltre. Tale porto isola potrebbe essere collegato facilmente tramite un viadotto stradale e ferroviario evitando interruzioni di carico e rendendo economicamente conveniente ed altamente concorrenziale l'opera che è strategica per l'economia italiana.

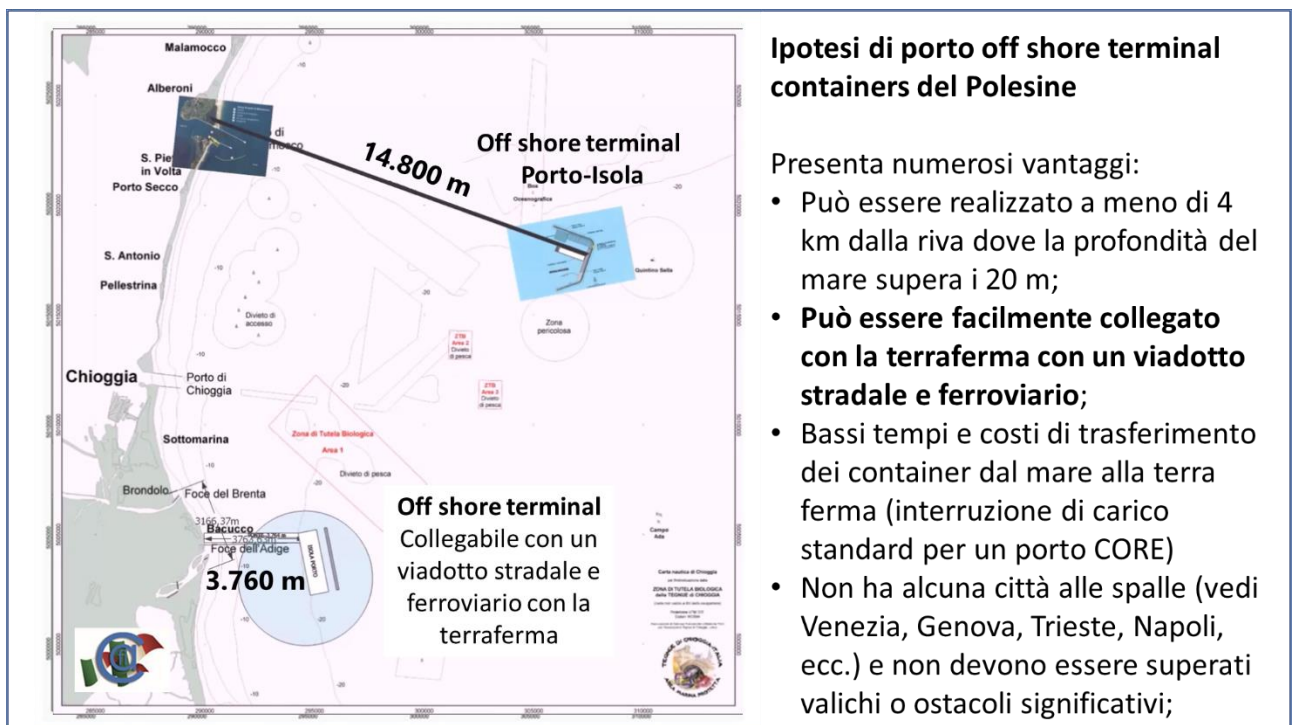


Fig. 6 – Carta nautica di Chioggia e localizzazione di un grande porto isola gateway specializzato nella gestione di containers da inserire nel grande progetto cinese della “Via della seta”¹⁰

Il dimensionamento del porto, se opportunamente automatizzato, può essere stimato in circa 2,4 milioni di TEU/anno per km di banchina (rif. Porto di Amburgo HHLA). Ciò consentirebbe di realizzare per fasi l'opera in funzione della potenzialità trasportistiche della rete TEN-T realizzata. Da notare che tale localizzazione intercetta tutti i quattro corridoi TEN-T che interessano l'Italia che potrebbero essere collegati al nuovo porto con poche modifiche integrative prive di ostacoli orografici (Appennini, Alpi, ecc.) e che farebbero variare in modo significativo l'interesse per l'Italia a realizzare i progetti europei TEN-T (vedi analisi costi/benefici).

Il nuovo porto comporterebbe la realizzazione di un nuovo grande interporto da cui fare partire il flusso delle merci per tutta l'Europa e in cui localizzare una gran parte delle lavorazioni sulle merci che potrebbero essere eseguite in Italia aumentando in modo significativo il rapporto benefici/costi (tab. 2).

¹⁰ http://nuke.af-cafi.it/Portals/0/sacca3_marzapr2014.jpg

	Fatturato (€)	Utile (€)	Beneficio per lo Stato (€)	Occupati per 1000 TEUs
Container in transito	300	20	110	5
Container lavorato	2300	200	1000	42

Tabella 2 - Differenziale in termini di valore aggiunto prodotto da un container in transito ed un container "logisticizzato"

Fonte. Elaborazione su fonti varie (Confindustria e Confetra Assemblee Annuali 2003 e 2004 - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2008)

L'interporto dovrebbe essere dimensionato anche per servire il traffico merci proveniente dai porti gateway del sud Italia¹¹ in quanto in grado di intercettare il traffico delle navi in transito nel Mediterraneo (fig. 7).

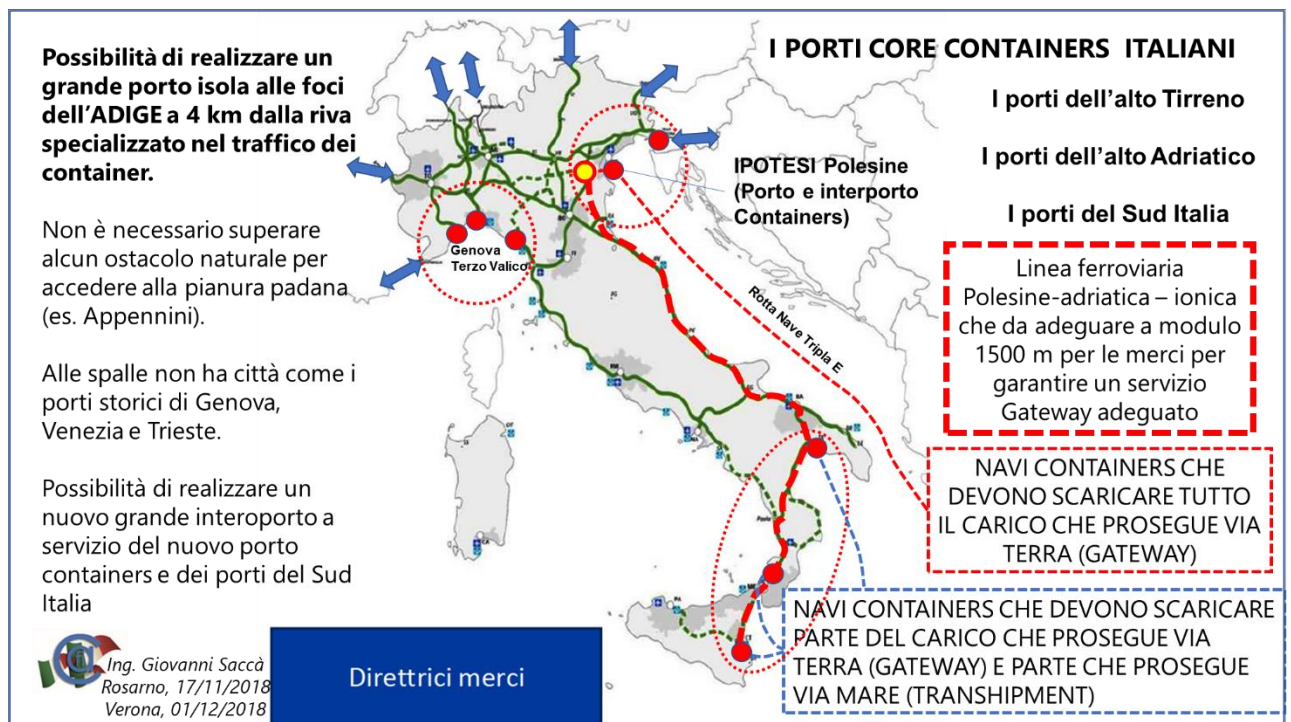


Fig. 7 – Possibile ruolo dei principali porti core italiani per quanto riguarda il traffico dei containers¹²

Non bisogna dimenticare che la maggior parte dei paesi europei ritengono strategico il "Freight Rail Great Axis Scandinavia-Rhine-Rhone-Western Mediterranean"¹³ che passa per Lione e che senza la nuova linea ferroviaria Torino-Lione, escluderà l'Italia dai futuri commerci che interesseranno questo importantissimo corridoio che va dal Nord-Africa all'Asia attraversando tutta l'Europa (Fig. 8).

¹¹ <https://transmitworld.files.wordpress.com/2012/04/gioia-tauro-transshipment-port-to-port-gateway.pdf>

¹² Youtube "IL TRAFFICO MONDIALE DEI CONTAINER" <https://www.youtube.com/watch?v=V9RvuEt41bI>

Youtube Saccà: "Crescere è possibile" <https://www.youtube.com/watch?v=hP-CtOh9UvI>

¹³ <http://www.ferrmed.com/FERRMED/great-axis>

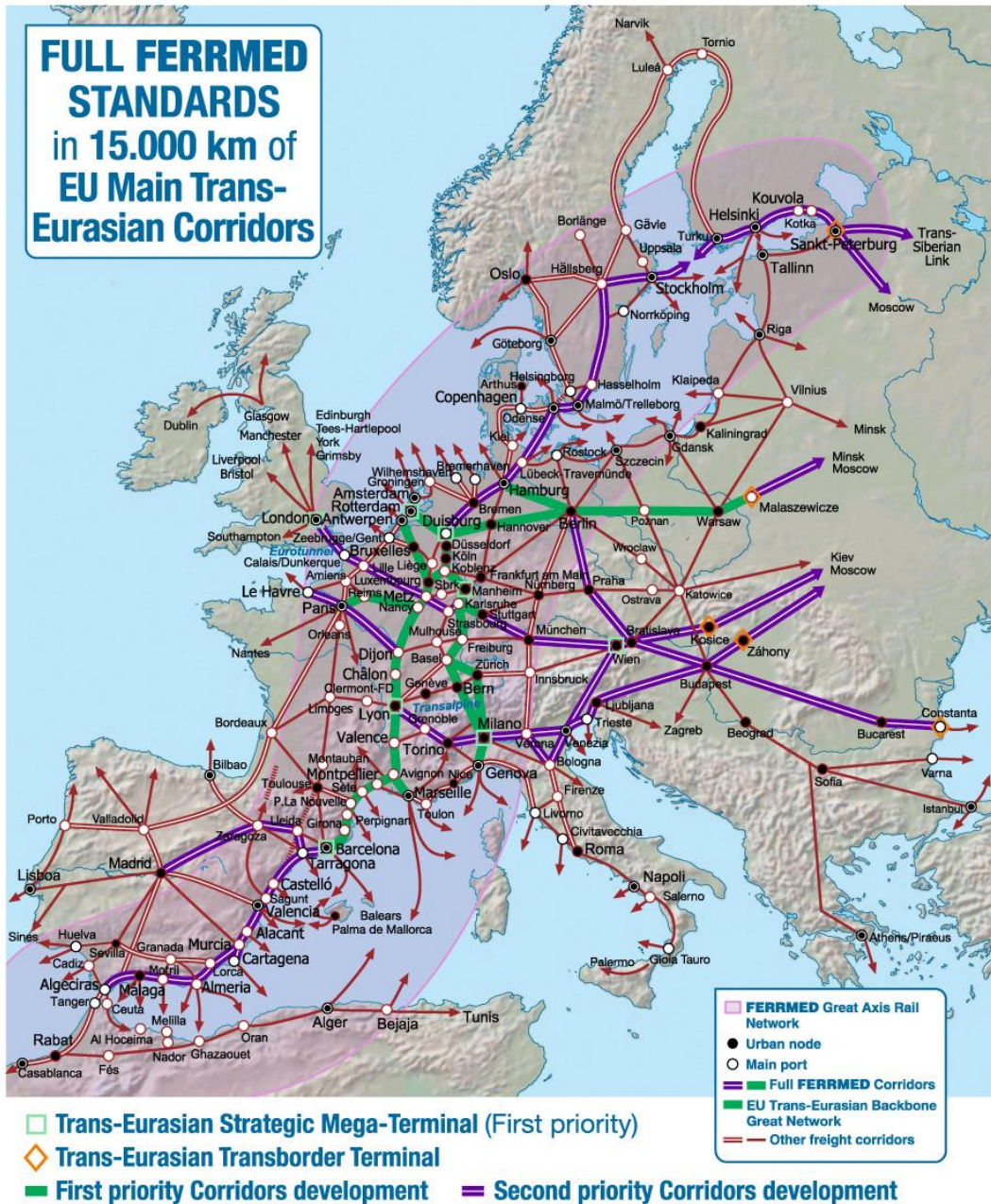


Fig. 8 – Grande asse ferroviario merci Scandinavia-Rhine-Rhone-Western Mediterraneo¹⁴

Concludendo, così come recita il Contratto per Il Governo del Cambiamento sottoscritto il 18 maggio 2018 (pag. 49): “L’Italia per la sua collocazione geografica al centro del Mediterraneo rappresenta la naturale cerniera di collegamento per i traffici provenienti dall’Estremo e Medio Oriente verso l’Europa.

Dobbiamo investire risorse adeguate ad attrezzare i nostri porti con aree retro-portuali capaci di garantire lo sdoganamento delle merci in loco, che devono poi essere trasportate grazie all’alta portabilità nelle destinazioni finali.

I principali porti italiani debbono avere lo status di porti gateway (aree di sdoganamento merci) e non porti transshipment (di solo passaggio tra una nave e l’altra).

Senza un’adeguata rete di trasporto ad alta capacità non potremmo mai vedere riconosciuto il nostro naturale ruolo di leader della logistica in Europa e nel Mediterraneo”.

¹⁴ <http://www.fermed.com/ACTIVITY/studies>



Dott. Ing. Giovanni Saccà
Responsabile Settore Studi Trasporti Ferroviari C.A.F.I.
C.A.F.I. Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano