



ISTITUTO DI STUDI  
POLITICI ECONOMICI E SOCIALI

## ***Il Corridoio Mediterraneo del core network TEN-T***

*Durante il Seminario “Transport and Logistics in the Western Mediterranean” – svoltosi il 19 ottobre presso Confitarma, promosso dall’Eurispes in collaborazione con la Generalitat de Catalunya ed i centri di ricerca europei IEMed e CETMO – sono stati analizzati lo stato attuale del Corridoio Mediterraneo e le possibili prospettive di implementazione.*

*Il tema è stato approfondito dal Prof. J. V. Boira Maiques sotto il duplice profilo dei punti di crisi dei lavori sulle infrastrutture riguardanti i “bottlenecks” ed i “missing links” e della integrazione del Corridoio Mediterraneo con il corridoio Trans-Magrebino.*

*Nella Sessione di apertura i relatori Roger Albinayana (IEMed) e Monica Kiss (Analista di politiche dei trasporti del Parlamento europeo) hanno approfondito le funzioni strategiche del Corridoio Mediterraneo nel disegno dei nuovi corridoi del core network TEN-T proposto dalla Commissione Ue (Regolamento COM (2022) 380 final del TRILOG: Parlamento-Consiglio-Commissione Ue).*

*Le analisi ed i contenuti della conferenza hanno evidenziato la forte componente modale marittima del Corridoio e dei servizi di short sea shipping che trovano conferma nel rapporto del Coordinatore Ue Kurt Bodewig sulle future politiche europee tracciate nello “Spazio Marittimo Europeo” (Detailed Implementation Plan DIP) del Luglio 2022.*

### ***1. Il processo di revisione in atto nel network TEN-T (COM (2022) 380 final***

*Nella revisione del network TEN-T del 2013 il Corridoio Mediterraneo gioca un importante ruolo per la integrazione dei paesi del bacino mediterraneo europei con quelli del Magreb africano. La strategia europea basata sui 9 corridoi prioritari del core network TEN-T (individuata nei regolamenti Ue linee guida 1315/2013 e CEF 1316/2013) dopo circa 10 anni è stata oggetto di un processo di revisione avviato dalla Commissione Ue negli anni 2021/2022 COM (2022) 380 final. L’accelerazione della revisione TEN-T è stata determinata da un duplice fattore di cambiamento:*

- la pandemia del Covid-19;*
- l’invasione Russa dell’Ucraina.*

***La proposta di revisione del core network corridor TEN-T (Regolamento Ue COM (2022) 380 final) indica un nuovo modello di corridoio transeuropeo finalizzato a migliorare le connessioni e l'accessibilità verso i paesi dell'est europeo, dell'Ucraina e del Mediterraneo non comunitario.***

In questo disegno strategico la Commissione assegna le priorità ai corridoi est-ovest.

- ***Il “North sea Baltic corridor”*** connette i porti del Mare del Nord e del Baltico con i paesi dell'Est Europa in preadesione, Ucraina e Moldavia, e verso il sud del Mediterraneo;
- ***Il “West BalkanCorridor”*** connette i paesi della regione dei Balcani Occidentali (West Balkan Region) con quelli affacciati sul Mar Nero.

Tale Corridoio Trans-Balcanico rappresenta la porta di ingresso ai paesi di preadesione: Serbia, Montenegro, Macedonia del Nord ed Albania. Occorre sottolineare la funzione “storica” del Corridoio Pan-Europeo VII approvato nel vertice dei Capi di Governo Ue di Creta (Grecia) del 1992, sulla relazione di trasporto multimodale Mar Adriatico Mar Nero-Bari-Durazzo-Tirana-Scopije-Sophia-Varna-Burgoss.

### ***La revisione del tracciato del Corridoio Mediterraneo***

***La Commissione ha proposto di spostare il terminale finale da Budapest a Zagabria accentuando il peso dei corridoi ovest-est a nord delle Alpi che connettono i porti del Mare del Nord e del Baltico con la Polonia e l'Ucraina sull'itinerario Rotterdam-Amburgo-Danzica verso Varsavia-Budapest e la frontiera Ucraina. In questo scenario il baricentro economico del mercato unico si sposta verso il centro Europa con evidenti effetti di emarginazione dei porti del Mediterraneo connessi al CM ed alle economie dei paesi mediterranei (Spagna, Francia, Italia, Slovenia, Croazia).***

***Il Corridoio Mediterraneo integra, già adesso, le principali macroregioni ed i poli logistici dei porti del Mediterraneo occidentale con le grandi aree industriali dell'Europa centro orientale e con la regione Balcanica.***

***La Catalogna polo logistico ed industriale della Spagna;  
la regione francese Rhone Alpes ed i suoi centri di ricerca ed il polo logistico-portuale di Marsiglia;  
la regione industriale padano-veneta ed i porti di Genova e Trieste in Italia;  
la regione Slovena e la logistica portuale di Koper.  
I punti di crisi del tracciato ferroviario del Corridoio Mediterraneo: Spagna, Francia, Italia, Slovenia, Ungheria denunciano anelli mancanti e discontinuità.***

- in Spagna la carenza di interoperabilità delle ferroviarie con scartamento diverso agli standard TEN-T;
- in Francia il rallentamento della costruzione delle linee Perpignan-Lione e del tunnel alpino del Moncenisio;
- in Italia e Slovenia mancano il cross border ferroviario della linea Trieste Lubiana, le connessioni con il porto di Koper ed alcune tratte della linea ferroviaria Lubiana Graz in Austria.

Fig. 1. Tracciato del Corridoio Mediterraneo nella Rete Ferroviaria Europea (linea verde)



*Il ritardo nella implementazione del Corridoio Mediterraneo ha storicamente limitato le relazioni tra i territori nel settore economico e lo sviluppo dell'interscambio commerciale e turistico, favorendo i traffici su strada più inquinanti in parte compensati dallo shift modale verso le autostrade del mare ed ai servizi marittimi RO-RO e short sea shipping. Inoltre, la mancanza di piattaforme logistiche ferroviarie nei porti del Corridoio Mediterraneo ha reso i porti del core network TEN-T del Mediterraneo occidentale meno competitivi rispetto ai porti atlantici del North Range (Anversa, Amburgo, Rotterdam).*

### 2.1 I punti di crisi sulle sezioni ferroviarie

#### *a) Spagna-Francia:*

*Sezione Barcellona-Perpignan-Lione, in parte finanziata in via prioritaria, ma in forte ritardo di realizzazione: estensione stimata in circa trecento chilometri.*

#### *b) Italia-Francia:*

*Sezione cross border del tunnel ferroviario Torino Lione TELT in costruzione.*

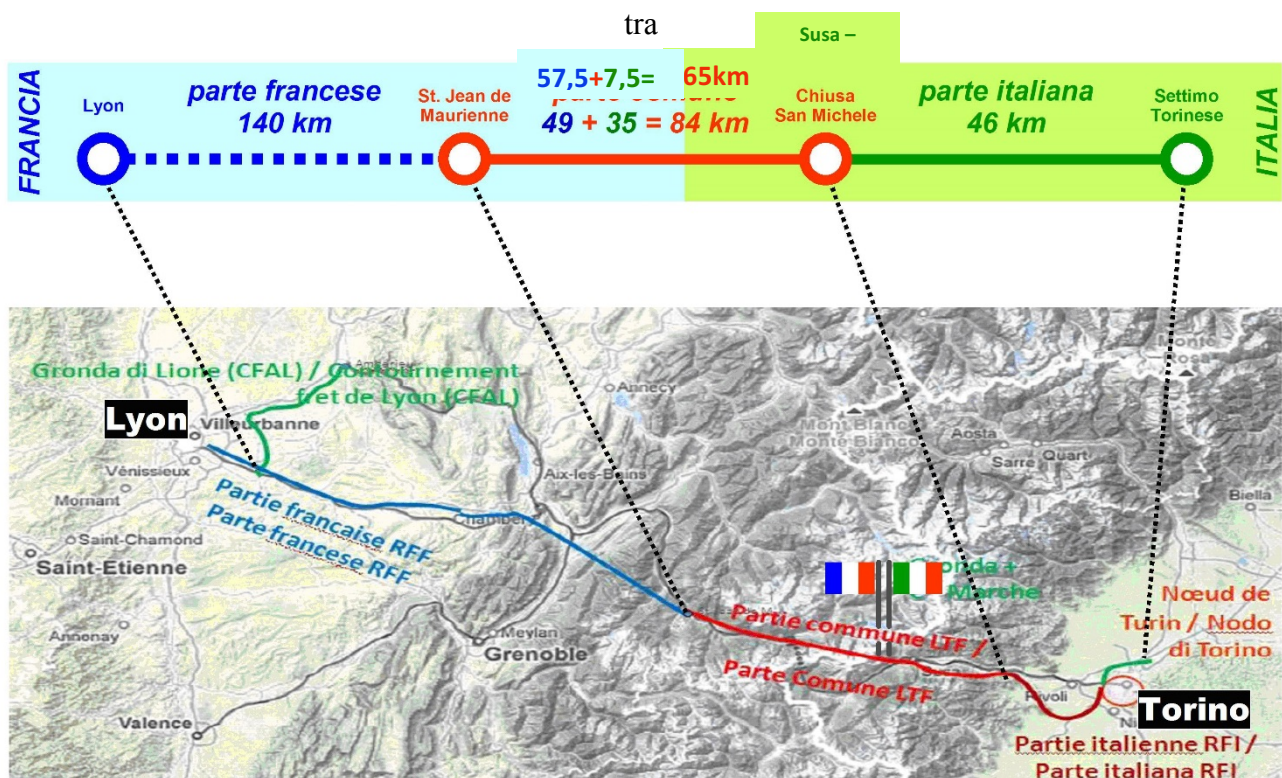
#### *c) Italia-Slovenia-Croazia-Ungheria:*

*Sezione cross border Trieste-Divaca-Koper-Lubiana in fase di progettazione. Tali sezioni a rischio del sistema ferroviario del Corridoio potrebbero avere una funzione strategica nell'integrazione dei porti spagnoli, francesi, italiani, sloveni e croati del Mediterraneo occidentale, Adriatico e Ionico verso l'Ungheria e la frontiera Ucraina in connessione con i corridoi nord su Scan-Med Baltico-Adriatico e Rhône-Alpes (progetto Prioritario PP24 Genova Rotterdam). Tali connessioni intermodali potrebbero consentire di realizzare una piattaforma intermodale integrata (strada, ferrovia, mare).*

*Si sottolinea il ruolo della logistica delle Autostrade del Mare e dei servizi RO-RO e RO-Pax per sostenere l'interscambio dei flussi di passeggeri e merci tra le due direttrici di corridoio TEN-T.*

***1.2 Il tunnel ferroviario del Moncenisio rappresenta il principale cross border transfrontaliero tra Italia-Francia e ha un'estensione di circa 65 km (Sezione comune) su un totale di 270 km tra i poli di Lione e Torino. Il finanziamento del Tunnel Transalpino è prioritario nel Programma multi annuale CEF-TEN-T (2014-2020)***

Fig. 2. Tracciato del Corridoio Mediterraneo tra Lione e Torino



Il tunnel ha un'estensione di 57,5 km con accessi al terminale di St. Jeanne de Maurienne in Francia ed in Italia nelle Stazioni di Susa/Bussoleno. Il progetto prevede la discenderia di St. Martin La Porte, la discenderia La Praz e la discenderia Villi per ridurre eventuali rischi geologici in fase di costruzione. Le analisi costi/benefici hanno preceduto la legge di ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra Italia e Francia «per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione» (L. 5 gennaio 2017, n. 1); il fondo CEF dell'Unione europea è coinvolto nel finanziamento (Art. 170 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea). Il tunnel è in fase avanzata di costruzione della società italo-francese TILT con ritardi dovuti alla complessità dell'opera ed alle difficili condizioni geologiche dei territori attraversati).

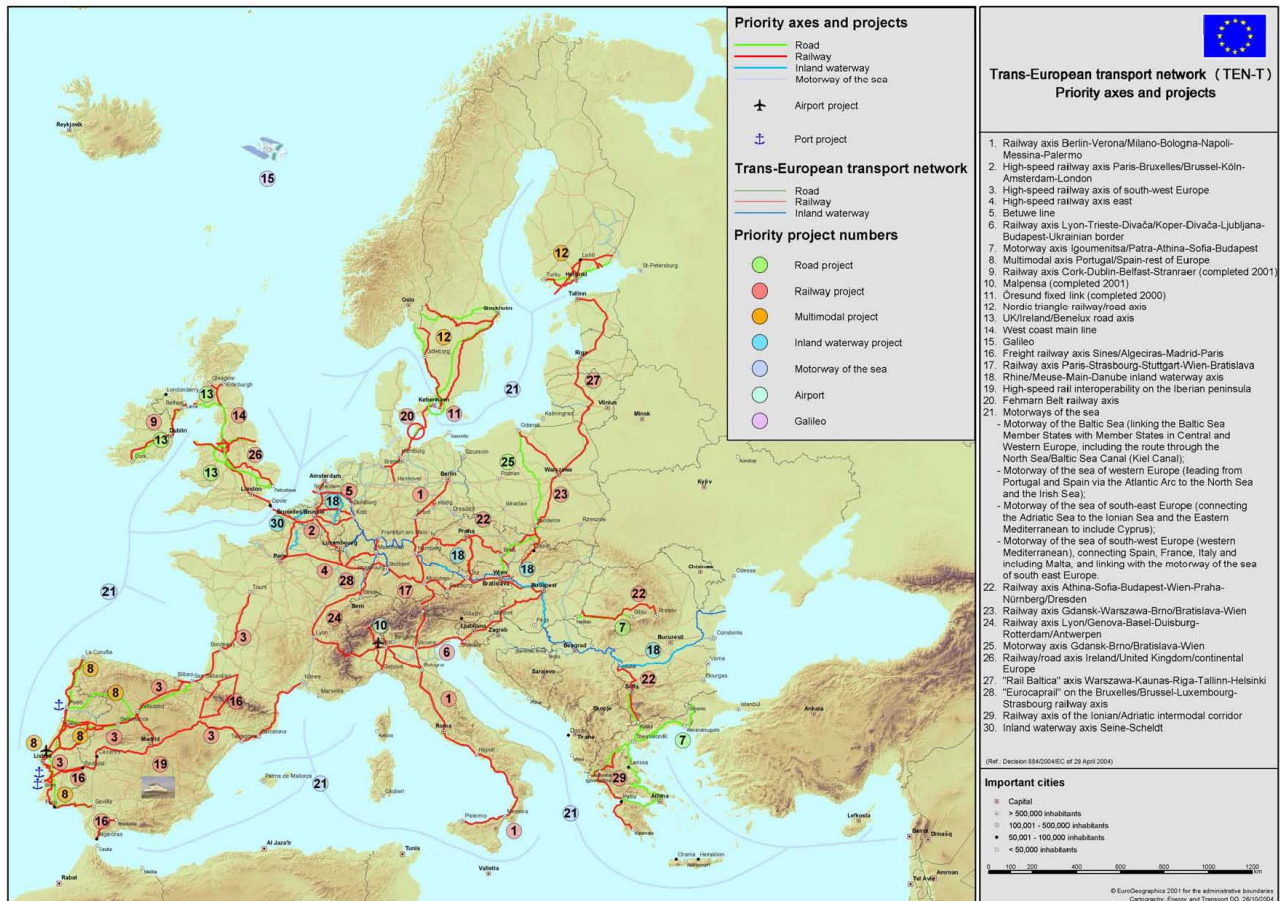
***Il punto di crisi nella sezione transfrontaliera Trieste-Lubiana-Zagabria riguarda il cross border ferroviario Trieste-Divaca che connette le sezioni stradali e ferroviarie del Corridoio Mediterraneo con i porti adriatici di Trieste-Koper-Rijeka con la linea Budapest-Ungheria.***

*In conclusione, si propone una rapida implementazione delle sezioni ferroviarie della tratta est del Corridoio anche perché tale Corridoio può avere un ruolo strategico nel programma post bellico di ricostruzione della Ucraina.*

## 2. La visione futura nelle programmazioni TEN-T (2021-2027)

**PP6 Lione-Torino e la nuova linea ferroviaria nei 30 progetti indicati dalla Figura 3.**

Fig. 3. Trenta progetti prioritari Van Miert (1994)



La Commissione Europea ha concesso il sostegno finanziario al progetto prioritario PP6 Lione-Torino con Decisione Ue 1692 del 1996 (linee guida per lo sviluppo delle reti TEN-T) accogliendo le scelte del gruppo Van Miert del 1994 confermate dal Consiglio dei Ministri di Essen del 1994.

PP3 Lisbona-Madrid-Barcellona-Perpignan-Lione

PP6 Lione-Torino-Trieste-Lubiana-Budapest

PP17 Parigi-Strasburgo-Monaco-Vienna-Budapest

Fig. 4. 9 Corridoi Prioritari Reg. Ue 1315/2013



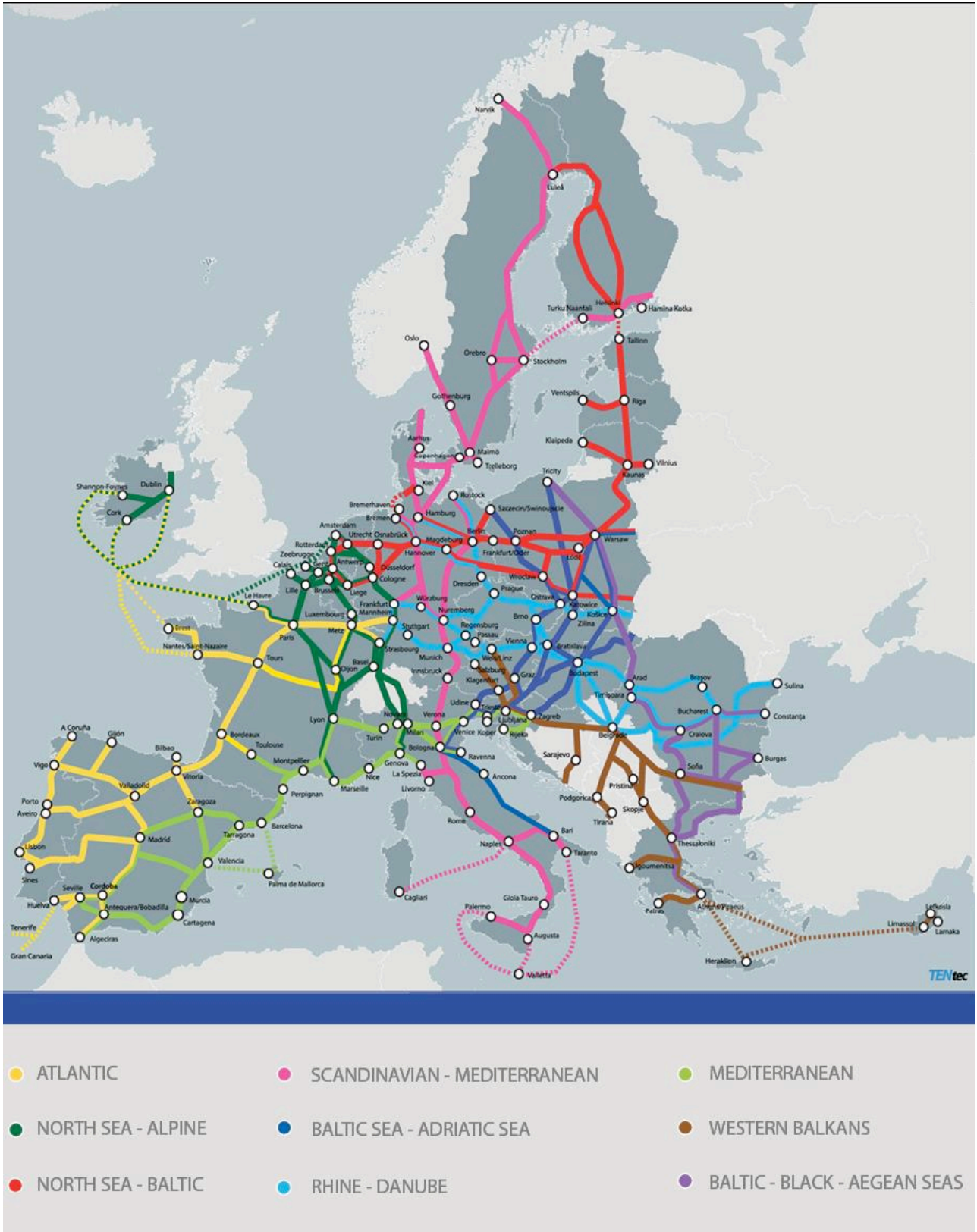
### 3. *La revisione del Corridoio Mediterraneo TEN-T(\*)*

La modifica del tracciato proposto dalla Commissione Ue incide profondamente sulla geografia delle relazioni commerciali nel quadrante del Mediterraneo occidentale tra Spagna, Francia e Italia.

*La direttrice ferroviaria del Corridoio integrata con le autostrade del mare ed ai servizi marittimi RO-RO e short sea shipping potrà favorire l'interscambio commerciale e turistico trasferendo i traffici merci dalla strada ai trasporti intermodali marittimi e ferroviari meno inquinanti nelle emissioni da gas serra e CO<sub>2</sub>.*

*Il Corridoio Mediterraneo potrà migliorare la competitività dei porti europei del core network TEN-T del Mediterraneo rispetto ai porti atlantici del North Range Anversa Amburgo Rotterdam e del Mar Baltico (Danzica-Malmo) e dei porti finlandesi.*

**Fig. 5. Revisione dei Corridoi TEN-T Proposta della Commissione Ue COM (2022) 380 final**



#### ***4. Corridoio Mediterraneo a sud delle Alpi – nota geopolitica***

***Il Corridoio Mediterraneo è stato programmato negli anni Novanta, estendendo il progetto prioritario PP6 Lione-Torino verso la Spagna e includendo la nuova direttrice ferroviaria nei 30 progetti***

***La mancata implementazione del corridoio ferroviari mediterraneo ha storicamente limitato le relazioni tra i territori nel settore economico e lo sviluppo dell'interscambio commerciale e turistico, favorendo i traffici su strada più inquinanti.***

***Nel processo di revisione del network TEN-T gli Stati Europei devono guardare al futuro dei grandi corridoi a livello globale.***

L'Italia, per la sua posizione geografica, potrebbe diventare lo snodo centrale dei corridoi Nord Sud e Trans-mediterranei.

Ancora una volta l'Italia è chiamata a fare sistema con i paesi del Sud Europa. Con il sostegno degli altri paesi che si affacciano sul Mediterraneo – Grecia, Spagna, Malta, Cipro, Portogallo, Francia – l'Italia può riaffermare il suo ruolo di piattaforma territoriale strategica e recuperare terreno nei nuovi processi economici, restando protagonista nel rilancio dell'Europa.

***L'Italia deve sostenere il negoziato già avviato dal governo della Spagna e della regione Catalana per confermare il Corridoio Mediterraneo nel tracciato deciso nel Reg. 1315/2013 del TEN-T anche per valorizzare per asse strategico la nuova Linea Torino-Lione (TAV) connesso ai porti di Genova e Trieste con la linea AV Torino-Milano-Venezia-Trieste ed accelerare l'attuazione del progetto cross border Trieste Divaca Lubiana verso Slovenia e Croazia.***

***Non è più tempo di ambiguità e incertezze nel sostenere il Corridoio Mediterraneo; restare o non sulle rotte commerciali che attraversano l'Europa e i grandi corridoi modali, sono scelte che deve fare la politica.***