

Le strutture per l'intermodalità ed i nuovi traffici lungo il corridoio Est-Ovest

Andrea De Bernardi

DOTTORE DI RICERCA IN PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E AMBIENTALE, POLITECNICO DI MILANO
DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA CIVILE

Paolo Sartor

DOTTORANDO IN INGEGNERIA DEI TRASPORTI IUAV
ISTITUTO UNIVERSITARIO DI ARCHITETTURA DI VENEZIA
CONSULENTE ISTIEE

The infrastructure for intermodality and the new traffics along the East-West corridor

The article presents a research on development scenarios for intermodal transport between Italy and Eastern Europe. These scenarios are examined in the whole context of Northern Italy freight transport with particular reference to West-East (Torino-Milano-Verona-Venezia-Trieste) Corridor and UE Corridor V (Venezia-Trieste-Ljubljana-Budapest) and defined by Crete Conference in 1994.

Existing links are examined both under the demand and the supply side. Development scenarios are related with economic perspectives of North-Eastern and South-Eastern European countries. Consequent trends in freight intermodal transport are confronted with present networks, leading to a first definition of infrastructural needs.

Introduzione

Sul versante orientale, il governo italiano ha assunto alcune importanti iniziative riguardanti l'attivazione del corridoio V tra i 9 corridoi principali di traffico identificati nella conferenza europea di Creta (giugno 1994).

Si tratta di 9 corridoi sui quali concentrare gli sforzi e gli investimenti comunitari tramite la BEI ed il programma PHARE per i singoli paesi, con l'obiettivo di facilitare lo sviluppo dei traffici attraverso un razionale programma di interventi strutturali, finanziabile anche con l'intervento dei principali organismi internazionali come la BERS.

L'assetto definitivo dei nove corridoi è stato stabilito, nell'ottica della loro completa integrazione con la rete Transeuropea, nella terza Conferenza Paneuropea dei Trasporti, tenuta ad Helsinki nel giugno 1997.

Il corridoio V (Trieste-Lubiana-Budapest-Kiev) si protrae da Trieste per circa 1.600 km verso l'Ucraina ed è fondamentale per l'Italia, nei suoi scambi commerciali con l'area Centro-Orientale, e per l'Unione Europea, a cui occorre un'alternativa meridionale per i collegamenti con l'Est.

L'assetto definitivo del corridoio si configura in un asse principale Trieste Lubiana-Budapest-Kiev ed in tre ramificazioni (Rijeka-Zagabria-Budapest, Bratislava-Zilina-Kosice-Uzgorod, Ploce-Sarajevo-Osijek-Budapest).

Lo sviluppo del Corridoio V prevede il potenziamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie esistenti, la realizzazione di nuove infrastrutture e l'eliminazione dei punti di strozzatura attraverso l'adozione di specifici progetti. Il costo totale per la completa realizzazione del Corridoio V, all'orizzonte 2015, ammonta a 6,27 miliardi di ECU, di cui 4,44 per le infrastrutture stradali ed 1,83 per quelle ferroviarie.

In Italia si è voluto unire i due progetti di valico a quelli relativi alla direttrice AV padana Torino-Milano-Venezia-Trieste individuando un unico corridoio "Barcellona-Kiev" (Barcellona-Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste-Lubiana-Budapest-Kiev) e definito come alternativa alle tratte Est-Ovest più settentrionali come ad esempio la direttrice Rotterdam - Kiev. Il progetto ha creato grandi suggestioni,

probabilmente giustificate, alla luce dei grandi mutamenti dello scenario geostrategico che interessa i Paesi dell'Europa Orientale, ma chiaramente improntati ed ispirati concettualmente ad una logica dell'offerta che mostra oggi i suoi limiti (l'offerta crea domanda) evitando di rovesciare il problema e porsi il problema dal punto di vista della domanda attuale e futura stimabile.

1 Il quadro dei traffici

1.1. Il ruolo territoriale del corridoio Est-Ovest

Il corridoio plurimodale Est-Ovest¹ (altrimenti detto "del 45° parallelo") rappresenta l'asse di collegamento fondamentale fra Piemonte (e Valle d'Aosta), Lombardia, Veneto (e Trentino - Alto Adige), Friuli - Venezia Giulia.

Come tale, esso ha svolto storicamente - almeno a partire dagli anni immediatamente post-unitari² - un

ruolo di strutturazione economica e territoriale che ha condotto all'odierna, stretta integrazione fra le realtà insediative allineate fra Torino, Milano, Brescia, Verona, Padova, Venezia ed Udine/Trieste.

Il progredire di tale integrazione ha a sua volta determinato un rafforzamento dei traffici lungo il corridoio: nel 1996 (ultimo anno per il quale risultano disponibili dati statistici) sulla linea ferroviaria Torino-Milano-Verona-Padova-Venezia sono stati prodotti 2,15 miliardi di tkm³ (Tonnellate-chilometro), corrispondenti ad un'intensità media di traffico di circa 5,2 milioni di tkm/km⁴. Se a questi si aggiungono i valori relativi alle tratte Torino-Modane, Venezia-Udine-Tarvisio e Venezia-Trieste, si giunge ad un totale di 4,69 miliardi di tkm, ovvero al 21% del trasporto merci complessivamente effettuato dalle Ferrovie dello Stato.

Per quanto concerne invece il traffico autostradale, le statistiche evidenziano che, sempre nel 1996, l'autostrada A4 Torino-Milano-Brescia-Padova-Venezia-Trieste è stata interessata da un traffico pesante pari a 2,55 miliardi di vkm⁵, (Veicoli-chilometro) che diventano 3,42 aggiungendo la lunga variante Torino-Piacenza-Brescia (A21) e 3,70 considerando anche le antenne Torino-traforo del Fréjus (A32) ed Udine-Tarvisio (A23). Questo valore - che esclude il traffico