

**International Conference on
“The Southern East – West Corridor”**

Venice International University

1 – 2 Marzo 2002

**intervento del sig. Roberto Prioglio
Vice Presidente della
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti
e della Logistica (CONFETRA)**

—— La CONFETRA, di cui sono Vice Presidente, rappresenta in modo organico il complesso mondo del trasporto delle merci nel nostro Paese.

—— La CONFETRA ha sempre riconosciuto ai corridoi euroasiatici un ruolo determinante per la vera integrazione del sistema occidentale europeo con quello orientale.

—— Particolare attenzione è stata riposta nel corridoio n. 5 Trieste – Kiev (che è parte del più grande asse Madrid - Barcellona – Lione – Torino – Milano – Trieste – Ljubliana – Budapest – Kiev – Mosca) perché riteniamo che una sottovalutazione dell'importanza strategica di tale corridoio non solo metterebbe in crisi sia l'economia del sistema mediterraneo, ma addirittura attiverebbe un vero esodo delle attività produttive e di mercato presenti nell'area meridionale dell'Europa.

Infatti, tralasciando i consistenti ammodernamenti delle infrastrutture di trasporto in corso tra la Germania e la Polonia, è sufficiente soffermarsi sull'**evoluzione della situazione delle comunicazioni verso Est, nel trascorso decennio, immediatamente a Nord e a Sud delle Alpi.**

A Nord, dopo la caduta del muro di Berlino comincia una fase di cooperazione per agevolare i collegamenti a Est.

L'itinerario ferroviario tra Vienna e Budapest viene completamente ammodernato nella prima metà degli anni '90, grazie anche a un credito del governo tedesco. L'autostrada M1 (Vienna-Budapest) è completamente realizzata, con la collaborazione di più paesi, alla fine del 1996. Da quella data, l'asse Ovest-Est:

(Parigi) – Monaco di Baviera – Vienna – Budapest costituisce una realtà abbastanza adeguata ai traffici attuali.

Immediatamente **a Sud delle Alpi**, invece, alla fine di quel periodo, **la situazione** (salvo pochi tronchi autostradali realizzati in Slovenia e in Italia), è **molto simile a quella esistente nel 1989**, soprattutto **dal punto di vista ferroviario** che denuncia, tra l'altro, **un'ulteriore diminuzione dell'efficienza dei collegamenti**. Ma anche se volessimo considerare la **rete autostradale**, potremmo constatare, sulla base delle previsioni di realizzazione dei collegamenti dall'Italia a Budapest attraverso la Slovenia, che il **ritardo accumulato dalla direttrice Sud rispetto a quella Nord, ormai operante, risulta di circa 8 anni relativamente al tratto Sloveno e di circa 10 per quello Ungherese, nella migliore delle ipotesi.**

Nell'inquadrare questa problematica, non si devono dimenticare i numerosi punti di contenzioso con alcuni Paesi confinanti legati al trasporto merci, che hanno indotto Confetra a sollecitare il Governo ad adottare una strategia politica di lungo respiro sui valichi alpini.

Ricordiamo che da tempo il transito di camion attraverso i maggiori valichi alpini si svolge fra continui ostacoli, con pesanti ripercussioni sulla nostra economia perché da quei valichi passa ogni anno il 60% delle nostre esportazioni. I passaggi dal Brennero sono contingentati dagli austriaci, al Gottardo gli svizzeri hanno istituito sensi unici alternati e al Frejus i francesi intendono fare altrettanto, del Bianco meglio non parlare.

Vediamo, quindi, come le vicende della rete dei collegamenti tra il Mediterraneo e l'Europa orientale hanno una valenza continentale e coinvolgono a tutto campo gli interessi di tutta l'Europa. Le decisioni sui collegamenti da Ovest a Est sono di importanza capitale non solo per i trasporti ed i commerci, ma anche per le

alleanze continentali, la diplomazia, la politica. Soprattutto se si considera che lo sviluppo dell'Europa nel prossimo futuro si concentrerà in prevalenza ad Est. Non per nulla vi è chi, in Europa, preme per un percorso alternativo al di là delle Alpi, che penalizzerebbe l'Italia tagliandola fuori dalle grandi correnti di traffico dal Mediterraneo verso Est e viceversa.

Oggi in realtà ci troviamo in presenza ~~quindi~~ di tre distinti assi strategici che in un certo senso costituiscono l'assetto infrastrutturale ferroviario dell'attuale Unione Europea :

- L'asse PBKL (Londra – Parigi – Bruxelles – Colonia)
- L'asse Parigi – Strasburgo – Vienna – Budapest
- L'asse Lione – Torino – Milano – Trieste – Kiev

Ebbene il primo asse aggrega il 12% della intera domanda di trasporto di merci della Unione Europea, il secondo asse aggrega il 14%, il terzo asse aggrega, addirittura, una domanda di trasporto superiore al 23%. Nonostante ciò l'attenzione internazionale si concentra sull'asse Parigi – Strasburgo – Vienna – Budapest.

Non rendersi artefici di iniziative concrete capaci di riportare sul terzo asse gli interessi bilaterali dei due grandi blocchi occidentali ed orientali della nuova Europa è davvero incomprensibile. Infatti i cosiddetti paesi cuscinetto quali la ex Germania Orientale, l'area meridionale della Ungheria, la Slovenia e l'Ucraina offrono una energia a basso costo, il tasso inflattivo è sempre più vicino a livelli fisiologici; il loro tasso di sviluppo, a medio e lungo termine, appare incoraggiante.

Queste tendenze come si evince dal seguente quadro sinottico, sono presenti, seppur con alcune differenze, in tutti i paesi interessati direttamente dal Corridoio 5.

Crescita dell'area di impatto diretto (AID) del corridoio 5 nel periodo 2000-2010

	Crescita del Pil 2000-2005	Crescita del Pil 2006-2010 Scenario realistico (A)	Crescita del Pil 2006-2010 Scenario ottimistico (B)
	Variazione % annua media	Variazione % annua media	Variazione % annua media
Ungheria	4,8	5,0	5,0
Slovenia	4,7	5,0	5,0
Slovacchia	3,6	4,4	4,4
Croazia	3,8	4,9	4,9
Romania	3,3	3,5	4,5
Ucraina	4,3	3,5	5,0
AID	4,1	4,3	4,8

Fonte: elaborazioni su proiezioni nazionali e internazionali. C. Campobasso, *Sviluppo economico e sociale e prospettive di medio periodo dell'area di impatto diretto sul corridoio 5*, in T. Favaretto e S. Gobet, *L'Italia, l'Europa centro-orientale e i Balcani*, op. cit.

Sulla base di questi tassi di sviluppo si può stimare, attraverso coefficienti fissi o variabili, ponderati per paese, il rapporto tra crescita percentuale del Pil e crescita percentuale del trasporto merci come ricaduta endogena del fenomeno :

	Variazione % cumulata del Volume di traffico nel periodo 2000-2010			
	Scenario di crescita (A) e Coefficiente fisso	Scenario di crescita (B) e Coefficiente fisso	Scenario di crescita (A) e Coefficiente variabile	Scenario di crescita (B) e Coefficiente variabile
Ungheria	60,6	60,6	40,7	40,7
Slovenia	59,4	59,4	47,5	47,5
Slovacchia	47,2	47,2	27,4	27,4
Croazia	51,4	51,4	29,2	29,2

Romania	39,2	45,4	20,8	23,9
Ucraina	46,3	56,1	19,4	23,2
AID	50,6	53,7	29,7	31,4

Fonte: elaborazioni e coefficienti su dati della tabella precedente.

	Variazione % cumulata del Volume di traffico nel periodo 2000-2010			
	Scenario di crescita (A) e Coefficiente fisso	Scenario di crescita (B) e Coefficiente fisso	Scenario di crescita (A) e Coefficiente variabile	Scenario di crescita (B) e Coefficiente variabile
Ungheria	60,6	60,6	40,7	40,7
Slovenia	59,4	59,4	47,5	47,5
Slovacchia	47,2	47,2	27,4	27,4
Croazia	51,4	51,4	29,2	29,2
Romania	39,2	45,4	20,8	23,9
Ucraina	46,3	56,1	19,4	23,2
AID	50,6	53,7	29,7	31,4

Fonte: elaborazioni e coefficienti su dati della tab. precedente.

Va osservato ~~che~~, come sottolineato da recenti analisi, che questi valori legati al tasso di sviluppo possono essere considerati una buona approssimazione della crescita del volume di interscambio commerciale con i principali partner comunitari, in quanto il potenziale di crescita legato al processo di riorientamento dei flussi è da considerarsi esaurito.

Verso questi paesi è già in atto un forte processo di delocalizzazione produttiva che interessa un numero crescente di imprese italiane. Una

delocalizzazione produttiva che utilizzerà, per l'organizzazione logistica, non l'area meridionale dell'Europa ma quella centro – settentrionale.

A questo proposito si può ricordare una ricerca realizzata dalla Fondazione Nord Est nel febbraio scorso, che aiuta a mettere a fuoco contenuti e dinamiche della radicale ristrutturazione avviata all'interno di molti dei distretti industriali del Nord Est. L'indagine tiene conto delle esperienze di 37 imprenditori : 18 di essi hanno spiegato che hanno trasferito tutte le produzioni, 14 le produzioni più economiche, 4 le produzioni più economiche ed i controlli di qualità. Questi trasferimenti sono avvenuti verso l'Europa dell'Est e non costituiscono un fenomeno concluso ma in ampia espansione.

Questa tendenza non solo preoccupa ma denuncia chiaramente che il cuore produttivo del Paese sta trasferendo il valore aggiunto in altre realtà economiche. Si tratta del cuore economico del Paese come chiaramente verificato da un'analisi condotta dal Censis.

Per meglio definire questa realtà si possono utilizzare alcuni dati e stime tratti da una ricerca fatta da Favaretto e Gobet.

Una prima analisi (vedi allegato, punto 1) ~~(1)~~ consente di mettere in luce l'evoluzione e le caratteristiche dei traffici Ovest-Est di Portogallo, Spagna, Francia, Svizzera e Italia cioè di **paesi potenzialmente interessati ad utilizzare il corridoio 5** e di evidenziare che negli ultimi anni **l'entità degli scambi Ovest-Est potenzialmente interessata ad utilizzare il corridoio 5 è sensibilmente aumentata.**

La seconda (vedi allegato, punto 2) ~~(2)~~ indica ~~illustra~~, attraverso alcune stime, che **una parte rilevante (40% circa) del traffico Ovest-Est dei 5 paesi**

potenzialmente interessati al corridoio 5, ha seguito itinerari a Nord delle Alpi.

— Questa serie di considerazioni denuncia chiaramente quanto poco si sia fatto nel nostro Paese per anticipare, per disegnare e per gestire queste grandi intuizioni progettuali. Il Corridoio 5 è stato affrontato, nel nostro Paese, dalla passata Legislatura, nel migliore dei casi, come un mero asse infrastrutturale e non come una occasione di amplificazione delle convenienze economiche sia dei singoli Stati attraversati dal Corridoio, sia di quelli che pur ubicati in realtà geografiche lontane possono intravedere in tale sistema di collegamento un vero ribaltamento dei processi produttivi e delle logiche di mercato.

Il bipolo Kiev – Trieste costituisce non un disegno astratto di bridge fra il sistema economico asiatico e la Nuova Europa, ma in realtà è **un bridge sommatoria di più occasioni di sviluppo: dalla realizzazione di piastre logistiche lungo il corridoio, dalla ubicazione di filiere produttive sempre lungo il sistema stradale e ferroviario, dalla realizzazione di un vero impianto portuale dell’Est sul Mediterraneo alla attuazione del più grande scalo intermodale dell’area euroasiatica a Kiev.**

Tutto questo non può essere più oggetto di accordi bilaterali e di processi verbali, deve diventare, nel breve periodo, una proposta progettuale supportata da un apposito piano di impresa che prospetti in modo organico le ricadute di un simile progetto e quindi attivi davvero gli interessi del mondo privato in una simile iniziativa.

Deve cioè, nel rispetto della Legge Obiettivo e delle dichiarazioni programmatiche formulate dal Governo italiano, prendere corpo una iniziativa che,

supportata da un adeguato soggetto promotore, prospetti le condizioni per attuare e gestire, in tempi certi e a costi certi, un sistema così complesso ma al tempo stesso così determinante per lo sviluppo dell'Europa.

Posso anticipare in questa sede che una simile proposta sarà quanto prima prospettata da un consorzio promosso da un gruppo di imprese del trasporto e spedizioni internazionali operanti nel Friuli-Venezia Giulia, tra cui una Società di trasporto ferroviario italo – ungherese di cui sono amministratore.

ALLEGATO

Considerazioni analitiche tratte dallo studio Favaretto – Gobet

1) Se si considerano i traffici terrestri tra i 5 paesi occidentali indicati (in seguito E5) e 10 paesi dell'Est Europa (Slovenia, Croazia, Ungheria, Rep. Ceca, Slovacchia, Ucraina, Russia, Bielorussia, Bulgaria, Romania, in seguito PECO10) l'insieme dei dati prodotti (aumento dei traffici ferroviari e stradali da oltre 12,9 milioni di tonnellate nel 1994 ad oltre 15,7 milioni di tonnellate nel 1998, con un incremento del 21% a fine periodo) e l'accentuato **dinamismo dei flussi su gomma (da 8,1 milioni di tonnellate del 1994 a 11,6 milioni di tonnellate nel 1998, con un incremento a fine periodo del 42%, a fronte di un andamento oscillante ma tendenzialmente negativo di quelli su rotaia) evidenziano una situazione di forte sviluppo.**

Nell'ambito di questi traffici solo potenzialmente interessati al Corridoio 5, si può osservare a) che il ruolo dell'Italia è di primaria e prevalente importanza. L'Italia infatti rappresenta nel 1998 ancora più di 2/3 del traffico commerciale terrestre complessivo di E5 con PECO10 (più di 4/5 di quello ferroviario e 2/3 di quello stradale); b) che, tuttavia, nel corso del quinquennio 1994-1998, la sua quota parte nell'ambito del traffico di E5 con PECO10 si è ridotta costantemente (in media di oltre 1 punto percentuale all'anno) e sembra scontare il progressivo inserimento sui mercati dei PECO10 di paesi in precedenza relativamente poco presenti.

Quota-parte del traffico ferroviario e stradale di Spagna, Portogallo, Francia e Svizzera (E4) con PECO10 nell'ambito di E5 (1994-1998)

E4-PECO 10

	Strada	Ferrovia	Totale
1994	29,4	13,0	23,3
1995	31,4	13,6	25,1
1996	31,1	16,0	26,6
1997	33,3	14,6	27,8
1998	33,8	15,5	29,0

In altri termini, nell'arco temporale esaminato, paesi come Portogallo, Spagna, e in parte anche la Francia, che avevano scarsi rapporti specialmente con i paesi

dell'Europa centro-orientale, iniziano ad aumentare le loro relazioni con l'area. L'Italia, invece, che anche per ragioni geografiche e storiche manteneva già importanti relazioni tradizionali con l'area continua a consolidare la sua presenza seppure a un ritmo inferiore rispetto agli altri 4 partner occidentali (E4).

In sintesi, la situazione di questi traffici, aggiornata al 1999, presentava il seguente andamento

(milioni di tonnellate)		1994	1998	1999
	Totale	12,9	15,7	16,8
E5-PECO10	Strada	8,1	11,6	12,3
	Ferrovia	4,8	4,1	4,5

Fonte: elaborazioni su dati Eurostat.

Dall'esame dell'evoluzione dei traffici terrestri (ferrovia e strada) tra i cinque paesi occidentali e i PECO considerati (alcuni dei quali di prossima adesione all'UE) **potenzialmente interessati al Corridoio 5**, emergono quindi alcuni aspetti sui cui pare utile soffermarsi.

- a) Nonostante la tendenza ad una modificazione delle quote parte dei traffici all'interno di E5, nei confronti di PECO10, **l'Italia** mantiene ancora una posizione prevalente che ne fa, al di là dei singoli paesi direttamente attraversati dal corridoio 5, **il maggior partner potenzialmente interessato alla realizzazione del corridoio stesso.**
- b) Tuttavia il **ruolo degli altri paesi occidentali (E4) potenzialmente interessati al Corridoio 5, che risultava marginale nel 1994, lo è molto di meno nel 1998**, sia come quantità trasportate che, soprattutto, come dinamica dei flussi. Se tale tendenza, in gran parte evidenziata anche dai dati del 1999 (vi è però una lieve ripresa dei traffici italiani) dovesse continuare (come fanno presumere sia l'orientamento all'ampliamento della cooperazione e degli scambi nell'ambito del processo di integrazione, che le prospettive di sviluppo dei PECO considerati), **l'interesse di questi paesi a più rapide ed efficienti comunicazioni anche, e per alcuni di essi soprattutto, attraverso il corridoio 5, non potrebbe che aumentare.**
- c) La forte dinamica di sviluppo dei traffici su gomma di E5 con PECO10 ripropone (in primis per l'Italia) il problema e la **necessità di un più rapido completamento della rete autostradale/superstradale del Corridoio 5.** D'altra parte, però, il progressivo completamento di questa rete, se da un lato contribuirà a riequilibrare i flussi di traffico Ovest-Est di E5, oggi in parte forzati ad utilizzare la direttrice a Nord delle Alpi (come vedremo), con le note difficoltà, dall'altro probabilmente offrirà anche un **ulteriore incentivo allo sviluppo del traffico su gomma.**

- d) A fronte di questa situazione vi è il riscontro di una **stagnazione** (spesso di una diminuzione) **del traffico che utilizza la ferrovia**, con previsioni di un miglioramento qualitativo (alta velocità, alta capacità) di questo modo di trasporto solo a lungo termine (2015-2020). **Si pone quindi già a breve-medio termine l'esigenza di un sostanziale miglioramento della direttrice ferroviaria del Corridoio 5**, sia al fine di “tenere” e possibilmente incrementare questa componente dei traffici, che di poter gestire almeno parte del futuro incremento del traffico su gomma attraverso lo sviluppo del trasporto intermodale su alcune tratte.

2) La seconda analisi riguarda un complesso di **stime sull'utilizzazione attuale del Corridoio 5 da parte del traffico tra E5 e PECO10**.

Infatti, con l'espressione “**traffico potenzialmente interessato**”, è stato identificato tutto il traffico che nei differenti flussi analizzati per origine e destinazione, **avrebbe potuto utilizzare il corridoio 5, ma che poi l'ha fatto solo in parte**, sia per le sue condizioni in termini di carenze e di incompletezza delle infrastrutture che per le migliori caratteristiche degli itinerari alternativi concorrenti come, ad esempio, quello posto immediatamente a Nord delle Alpi (Monaco – Linz – Vienna – Budapest). Quest'ultimo, pur non essendo configurabile come un corridoio paneuropeo, è emerso, di fatto, il principale sostituto attuale del più ufficiale corridoio 5.

Per quanto concerne il **trasporto ferroviario, con PECO10 con origine e destinazione nei cinque paesi occidentali considerati (E5)**, si può valutare che nel 1998, del traffico totale (import + export) di oltre 4,1 milioni di tonnellate, solo il **55-60%** abbia utilizzato l'asse a Sud delle Alpi (a), mentre il **25-30%** avrebbe seguito l'itinerario Italia – Austria (b) e il **10-15%** i collegamenti attraverso Germania – Svizzera – Austria (c).

Quindi **nel migliore dei casi secondo queste stime, il 40% del traffico ferroviario tra E5 e PECO10 non avrebbe utilizzato il corridoio 5 (oltre 1,7 milioni di tonnellate)**. Di un certo rilievo risulterebbe l'entità del traffico ferroviario instradato dall'Italia via Austria (circa il 30% del traffico complessivo con PECO10).

Analogamente, per quanto riguarda il **traffico su strada**, rispetto al volume di oltre 11,5 milioni di tonnellate sviluppato dai cinque paesi occidentali considerati con PECO10, si può stimare che nel 1998 una quota pari ad **oltre il 60%** abbia interessato le direttrici stradali tra l'Italia, la Slovenia, la Croazia e l'Ungheria attraverso la Slovenia (principalmente Dolga Vas) e la Croazia. Il **38-40% rimanente (circa 4,4 milioni di tonnellate) avrebbe scelto invece gli itinerari a Nord delle Alpi**, con entità quasi equivalenti sulla direttrice Italia-Austria (Ungheria, Rep. Ceca, Slovacchia, Polonia) e su quella Ovest-Est più settentrionale (RFT/Svizzera-Austria).

Anche in questo caso la quota di traffico italiano su strada che avrebbe utilizzato l'itinerario austriaco Est-Ovest dei cinque paesi nei rapporti con PECO10 risulterebbe rilevante (oltre il 22%).