

Infrastrutture: nazionali, europee, globali

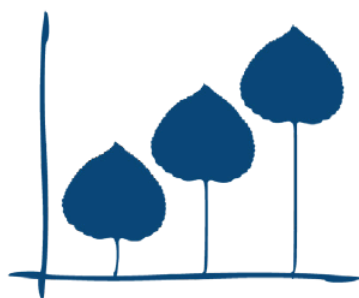
Dossier Speciale Aspenia - marzo 2026 - in collaborazione con Webuild

By **Angelo Richiello** On **Apr 1, 2026**

L'idea di una rete infrastrutturale europea nasce molto prima che l'Unione Europea inizi a parlare di "autonomia strategica", Indo-Pacifico o competizione geopolitica globale. Le sue radici affondano negli anni Novanta, quando il completamento del mercato unico rende evidente un paradosso strutturale: mentre merci, capitali e persone possono circolare liberamente sul piano giuridico, le infrastrutture fisiche restano frammentate lungo linee nazionali, spesso incompatibili tra loro a causa di ferrovie con scartamenti diversi, colli di bottiglia alle frontiere, porti e aeroporti progettati in funzione di economie nazionali piuttosto che continentali.

In sostanza, il quadro alla fine degli anni Ottanta è che l'integrazione economica europea procede più rapidamente della sua rete infrastrutturale, come se quest'ultima facesse da freno invece che da acceleratore. È in questo contesto che, nel 1992, il Trattato di Maastricht introduce per la prima volta il concetto di reti transeuropee, individuando nei trasporti, nell'energia e nelle telecomunicazioni i pilastri fisici dell'integrazione europea.

Negli anni successivi, l'Unione Europea inizia a tradurre questa intuizione in pianificazione concreta. I primi progetti di reti transeuropee dei trasporti – poi denominate Trans European Networks-Transport, o semplicemente TEN-T – adottati formalmente nel 1996, hanno un obiettivo essenziale ma ambizioso, e cioè connettere i sistemi infrastrutturali nazionali in una rete continua, interoperabile e senza strozzature, capace di sostenere la crescita del mercato interno e ridurre le asimmetrie tra centro e periferia del continente.



La vera svolta avviene però negli anni Duemila, quando diviene chiaro che una semplice lista di progetti non è sufficiente. L'allargamento a est dell'Unione Europea, l'aumento dei flussi commerciali e la crescita del trasporto su gomma creano nuove congestioni e nuovi squilibri territoriali. La risposta è un cambio di paradigma: non più singole opere, ma corridoi infrastrutturali integrati, capaci di combinare porti, ferrovie, strade, nodi urbani e interporti in un'unica logica di sistema.

Con la riforma delle TEN-T del 2013, l'Unione Europea introduce la struttura che ancora oggi ne definisce l'ossatura, cioè una rete globale (*comprehensive network*), destinata a coprire l'intero territorio europeo, e una rete centrale (*core network*), articolata in nove grandi corridoi multimodali considerati strategici per il

funzionamento dell'economia continentale. A questi corridoi è affidato il compito preciso di garantire continuità infrastrutturale lungo le principali direttrici nord-sud e ovest-est, superando le tradizionali divisioni geografiche prima, e politiche poi, o viceversa.

In questa fase, l'obiettivo resta prevalentemente intraeuropeo, poiché le TEN-T sono pensate per rafforzare il mercato unico, migliorare la coesione territoriale e ridurre i costi logistici interni. Tuttavia, già allora si inizia a intravedere una dimensione esterna rappresentata dai porti, i quali sono concepiti non solo come terminali nazionali, ma come porte d'ingresso dell'Unione Europea nei flussi globali.

Il passo successivo è rendere questa visione finanziariamente credibile. Con l'introduzione del Connecting Europe Facility (CEF) nel periodo di programmazione 2014-2020, e il suo rafforzamento nel ciclo 2021-2027, l'Unione Europea dota le TEN-T di uno strumento dedicato al cofinanziamento delle infrastrutture strategiche. Il CEF for Transport segna il passaggio da una politica prevalentemente regolatoria a una politica infrastrutturale attiva, capace di orientare investimenti pubblici e privati lungo i corridoi prioritari.

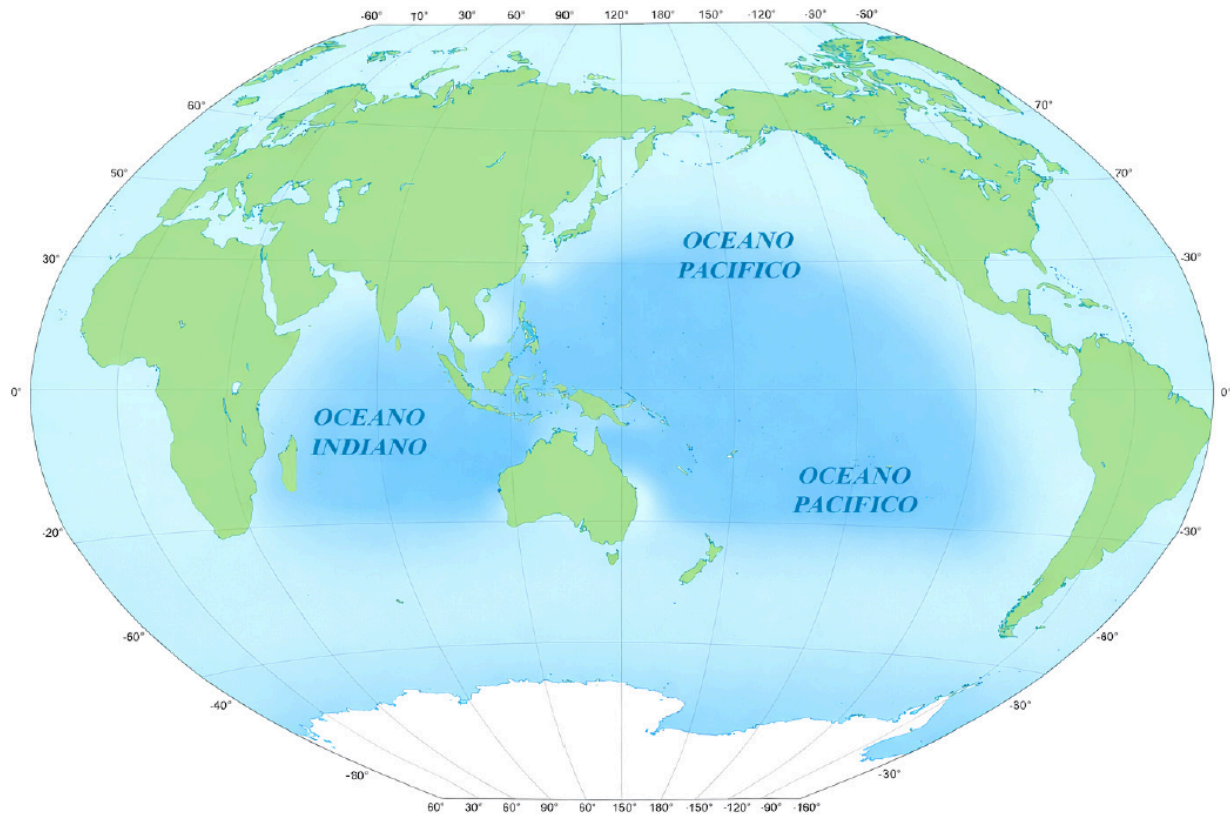
Il criterio guida del CEF non è la distribuzione geografica delle risorse, ma il valore sistemico dei progetti, cioè l'eliminazione dei colli di bottiglia, il miglioramento dell'interoperabilità ferroviaria, il rafforzamento dei nodi portuali e logistici, la digitalizzazione dei flussi, più sinteticamente l'infrastruttura come moltiplicatore di integrazione, non come somma di opere isolate.

Va sottolineato comunque che le reti TEN-T sono un quadro di riferimento a medio-lungo termine (per alcune componenti con obiettivi al 2040 e perfino al 2050). Come tale, presenta margini di incertezza riguardo alle modalità di applicazione, che in ultima analisi spettano comunque ai singoli paesi membri. Mentre gli standard complessivi sono europei, i permessi, gli appalti e i cantieri sono infatti appannaggio delle autorità nazionali, e il cofinanziamento CEF riguarda una percentuale decisamente minoritaria del fabbisogno stimato, che dunque dipenderà in larga misura dalle finanze nazionali. Ciò genera inevitabilmente una certa prudenza da parte degli operatori del settore in attesa che i fondi siano effettivamente stanziati dai governi. Inoltre, proprio il carattere integrato delle connessioni europee implica che la costruzione di nuove reti proceda spesso al ritmo del più lento, risentendo comunque della presenza di colli di bottiglia alle frontiere – nel caso dell'Italia, verso Germania, Austria, ed Europa dell'Est.

Per superare questi vincoli, almeno in parte, sarebbe utile secondo alcuni osservatori e operatori un'agenda di pianificazione degli investimenti in coordinamento tra gli Stati membri e una lista degli interventi previsti ove sussiste un'insufficienza di finanziamenti.

Nel frattempo, il contesto globale cambia rapidamente: la crescita asiatica, la centralità delle rotte marittime euro-asiatiche e l'emergere di grandi iniziative infrastrutturali extra-europee iniziano a spingere Bruxelles a guardare oltre i confini dell'Unione Europea.

Figura 1 • Mappa delle acque oceaniche dell'Indo-Pacifico



È in questo scenario che matura il collegamento concettuale dalle TEN-T (come strumento di integrazione interna) con il Global Gateway come proiezione esterna dell'architettura infrastrutturale europea. Lanciato nel 2021, il Global Gateway non sostituisce le TEN-T, ma ne rappresenta l'estensione naturale verso i corridoi globali, con particolare attenzione all'Africa, al Medio Oriente e all'Indo-Pacifico.

Se le TEN-T costruiscono la spina dorsale fisica dell'Unione Europea, il Global Gateway mira a connettere questa spina dorsale ai grandi flussi globali, offrendo un modello infrastrutturale alternativo a quello promosso dalla Cina con la Belt and Road Initiative (BRI). La differenza non risiede solo nella scala degli investimenti, ma nella visione composta di sostenibilità finanziaria, standard ambientali elevati, governance multilaterale e integrazione con le economie locali.

In questa prospettiva, i corridoi TEN-T non sono più solo strumenti di coesione interna, ma diventano terminali europei di reti globali. È qui che il Mediterraneo, e con esso l'Italia, assumono una nuova centralità, non come periferia del continente, ma come snodo tra Europa, Medio Oriente e Indo-Pacifico.

L'ENORME POTENZIALE ECONOMICO DELL'INDO-PACIFICO. L'Europa si trova ora di fronte a una sfida strutturale ma al tempo stesso un'opportunità strategica, ovvero la crescente interdipendenza con l'Indo-Pacifico, in particolare con l'India, di cui è evidenza fattuale l'accordo commerciale siglato lo scorso gennaio tra la Commissione e il governo indiano. L'India è in termini geografici e strategici, per la sua posizione e per la sua dimensione, il perno dei rapporti tra l'Europa e un'area molto più vasta. L'Indo-Pacifico è la regione biogeografica oceanica che comunemente comprende l'Oceano Indiano e l'Oceano Pacifico – un'area enorme e ben più estesa dell'Europa sia per dimensione geografica che per popolazione.

Tabella 1 • Paesi dell'Indo-Pacifico per scambi commerciali con l'UE

n.	Paese	Miliardi di euro	Relativa percentuale	n.	Paese	Miliardi di euro	Relativa percentuale
1	Giappone	131,4	15,5%	24	Mauritius	1,7	0,2%
2	Corea del Sud	124,3	14,6%	25	Papua Nuova Guinea	1,1	0,1%
3	India	120,2	14,1%	26	Yemen	0,6	0,1%
4	Vietnam	67,3	7,9%	27	Seychelles	0,6	0,1%
5	Emirati Arabi Uniti	55,9	6,6%	28	Laos	0,6	0,1%
6	Australia	49,5	5,8%	29	Maldive	0,3	0,0%
7	Singapore	48,2	5,7%	30	Brunei	0,3	0,0%
8	Malesia	46,7	5,5%	31	Gibuti	0,2	0,0%
9	Sudafrica	44,8	5,3%	32	Somalia	0,2	0,0%
10	Thailandia	42,2	5,0%	33	Isole Salomone	0,1	0,0%
11	Indonesia	27,5	3,2%	34	Figi	0,1	0,0%
12	Bangladesh	22,2	2,6%	35	Isole Cook	0,1	0,0%
13	Filippine	16,9	2,0%	36	Comore	0,1	0,0%
14	Pakistan	12,0	1,4%	37	Palau	0,0	0,0%
15	Nuova Zelanda	7,9	0,9%	38	Timor-Leste	0,0	0,0%
16	Cambogia	6,5	0,8%	39	Vanuatu	0,0	0,0%
17	Oman	4,9	0,6%	40	Samoa	0,0	0,0%
18	Sri Lanka	3,7	0,4%	41	Kiribati	0,0	0,0%
19	Kenya	3,4	0,4%	42	Micronesia	0,0	0,0%
20	Mozambico	2,7	0,3%	43	Tonga	0,0	0,0%
21	Isole Marshall	2,3	0,3%	44	Tuvalu	0,0	0,0%
22	Tanzania	1,9	0,2%	45	Nauru	0,0	0,0%
23	Madagascar	1,7	0,2%	46	Niue	0,0	0,0%

Nota: i dati sono del 2024; sia i valori assoluti che le percentuali sono arrotondati alla prima cifra decimale.

In termini politici, l'Indo-Pacifico comprende ogni paese che si affaccia su questa area oceanica, dalle coste orientali africane alle isole del Pacifico, per un totale di 46 paesi, escludendo la Repubblica popolare cinese.

Secondo gli ultimi dati disponibili dall'Ufficio statistico dell'Unione Europea (Eurostat), nel 2024, gli scambi complessivi, intesi come somma delle importazioni e delle esportazioni di beni, tra l'Unione Europea e l'Indo-Pacifico, sono stati pari a 850 miliardi di euro, di cui 398 miliardi di esportazioni (47%) e 452 miliardi in importazioni (53%). Dei 46 paesi costituenti il blocco dell'Indo-Pacifico, quattro rappresentano oltre la metà degli scambi commerciali, precisamente il Giappone (15,5%), la Corea del Sud (14,6%), l'India (14,1%) e, forse inaspettatamente, il Vietnam (7,9%). Ognuno dei 46 paesi dell'Indo-Pacifico scambia merci con l'Unione Europea anche se in quantità minime; per esempio, Niue contribuisce per lo 0,0004% degli scambi complessivi, pari a 324.341 euro tra esportazioni e importazioni.

Si tratta di scambi commerciali dal valore economico sostanziale quando confrontati con gli scambi di altri grandi mercati. Per esempio, sempre nel 2024, l'Unione Europea ha scambiato con la Repubblica popolare cinese beni per un valore di 736 miliardi di euro. Tuttavia, queste cifre, quando rapportate ad altre dimensioni (ad esempio la popolazione e l'estensione geografica), diventano meno significative. Secondo l'ONU, l'Indo-Pacifico conta una popolazione di 3,9 miliardi di persone contro una popolazione cinese di 1,4 miliardi, mentre le superfici terrestri sono rispettivamente di circa 36 e 9,6 milioni di chilometri quadrati. In ogni caso, è il rapporto del volume degli scambi dell'Unione Europea con India e Cina – 1 a 6 – a risultare decisamente sproporzionato e, da una prospettiva opposta, dotato di un enorme potenziale di sviluppo.

Negli ultimi 12 anni, gli scambi commerciali sono cresciuti del 4,4% annuo per il solo Indo-Pacifico e del 6,5% annuo per la sola India. È un tasso di crescita robusto, leggermente inficiato negli ultimi anni presumibilmente a causa delle incertezze dovute alla brutale invasione russa dell'Ucraina e all'eclittica amministrazione presidenziale statunitense. Gli scambi dell'Unione Europea con il gigante cinese sono invece cresciuti a un tasso annuo del 6,3%. In un rapporto con la crescita degli scambi con l'India, se collocati in un contesto infrastrutturale, mettono in luce il peso economico come pure il potenziale di sviluppo dell'Indo-Pacifico, ovvero il crescente ruolo primario dell'Indo-Pacifico, e in particolare dell'India, per il mantenimento e lo sviluppo dei tassi di crescita dell'economia europea almeno per un altro paio di generazioni di cittadini.

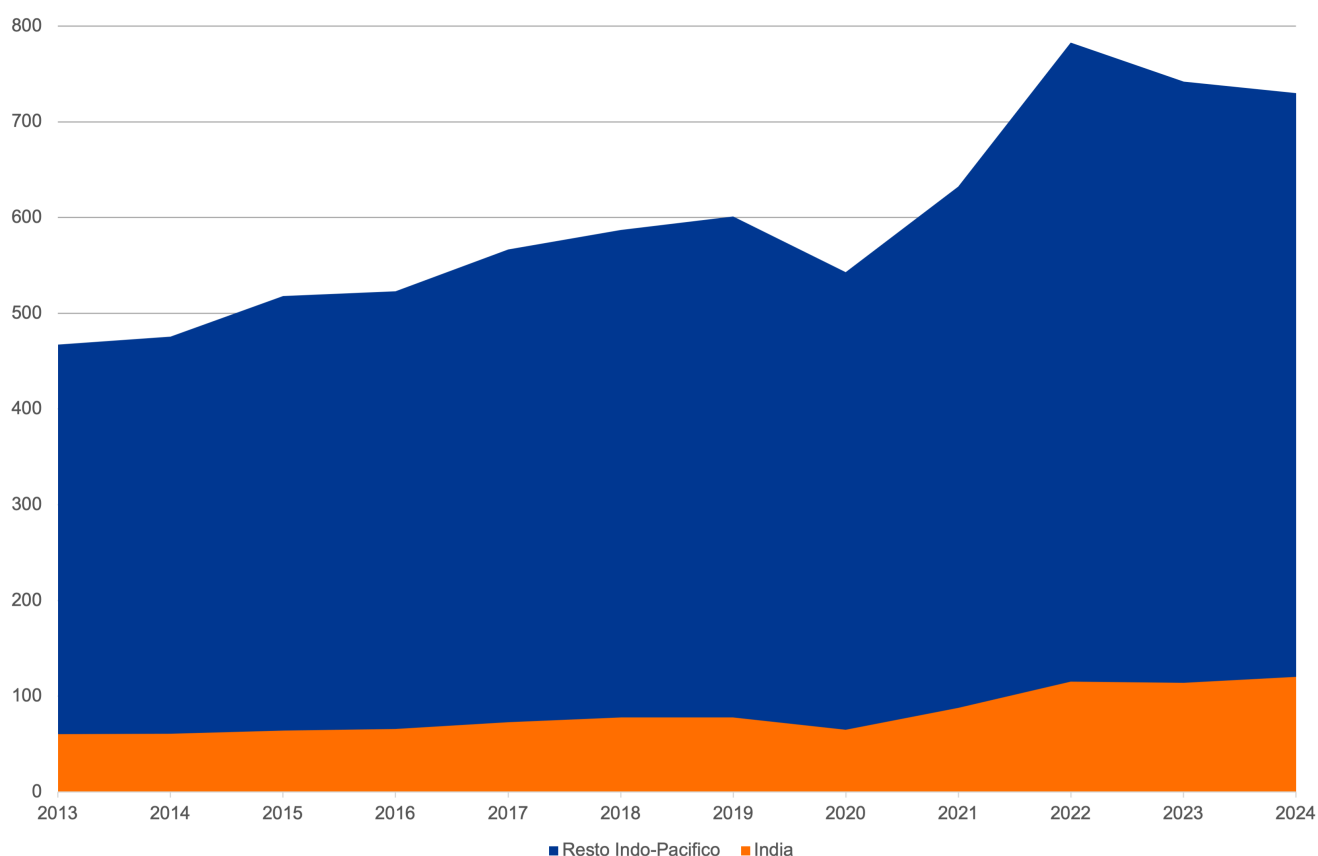


Figura 2 • Sviluppo degli scambi di beni tra UE e Indo-Pacifico negli ultimi 12 anni.

Le principali istituzioni economiche e finanziarie mondiali, dal Fondo monetario internazionale (FMI) all'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo economico (OCSE) all'Organizzazione mondiale per il Commercio (WTO) continuano a segnalare che i volumi del commercio globale proseguiranno a espandersi nei prossimi decenni, con i contributi maggiori dalle economie emergenti e, in particolare, dalle economie che si affacciano sull'area geografica indo-pacifica, e meno dall'economia cinese a causa di fattori sia demografici sia di relazioni internazionali.

Senza la necessità di citare John Maynard Keynes sull'applicabilità dei modelli economici nel lungo periodo, è plausibile che gli scambi commerciali tra l'Unione Europea e l'Indo-Pacifico possano aumentare di circa il 40-50% entro la prima metà del secolo, raggiungendo cifre di 1.200 miliardi di euro annui.

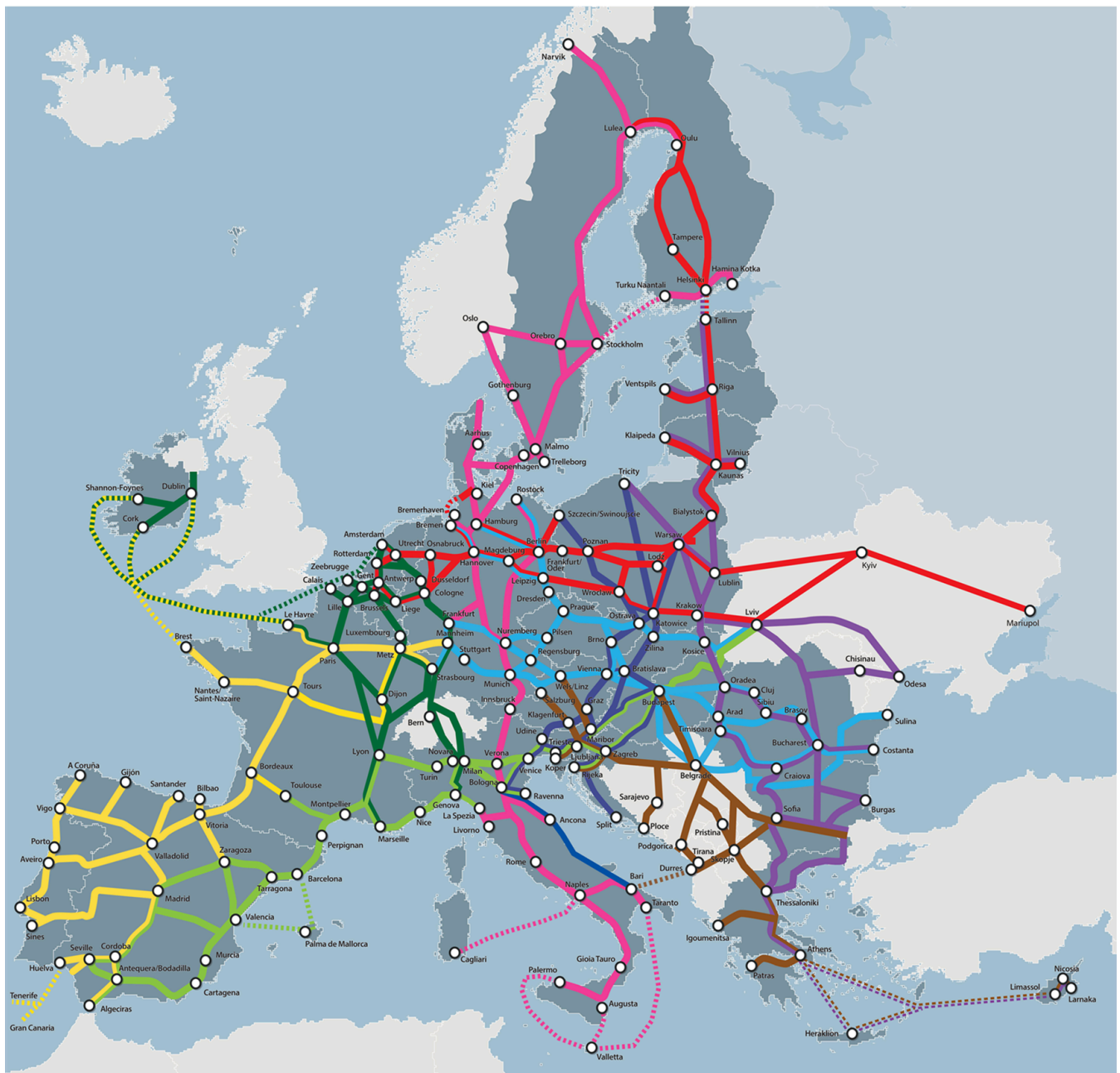
CRESCITA, INFRASTRUTTURE E MEDITERRANEO. Una crescita dei flussi di beni, e in parte anche di servizi, tra un continente e l'altro, deve essere sostenuta da infrastrutture adeguate capaci di assicurare maggiori volumi con minori tempi di transito come pure assicurare affidabilità, intermodalità e sostenibilità. L'interrogativo è dunque se l'Unione Europea, e con essa l'Italia, è pronta per sostenere la crescita futura di questi flussi da e verso l'India, via terrestre, via marittima e via aerea.

In questo contesto prospettico, l'India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC) emerge come un'opportunità ben ancorata a una logica commerciale, ma con un alto livello di complessità sia infrastrutturale che politica. Annunciato al G20 di Nuova Delhi nel 2023, l'IMEC prevede un corridoio multimodale per collegare India e Medio Oriente con l'Europa, facendo leva anche su porti italiani come Genova, Gioia Tauro e Trieste nel ruolo di terminali europei. L'obiettivo del corridoio transcontinentale è duplice, ovvero da un lato diversificare le rotte commerciali dall'altro evitare che nella filiera logistico-produttiva si creino congestioni oppure dipendenze critiche, in modo da avere flussi di merci più rapidi ed efficienti tra l'Europa e l'Indo-Pacifico.

Leggi anche: **Editoriale – Infrastrutture Intelligenti**

In uno scenario così complesso, l'Italia gioca un ruolo centrale per la sua peculiare posizione geografica. Situata al centro del Mediterraneo e posta lungo l'asse nord-sud dell'Europa centrale, l'Italia costituisce un naturale ponte tra i mercati del nord Europa e i flussi in entrata dal Mediterraneo orientale e dal subcontinente indiano. I porti italiani sono porti nazionali, ma sono – e possono essere – anche importanti nodi logistici in grado di intercettare traffici da e verso l'Europa occidentale e orientale, garantendo accesso diretto ai principali mercati industriali e ai corridoi logistici continentali. La collocazione italiana permette inoltre di integrare i flussi marittimi con le reti ferroviarie e stradali europee, collegando i porti mediterranei ai retroporti e alle grandi città del nord e centro Europa.

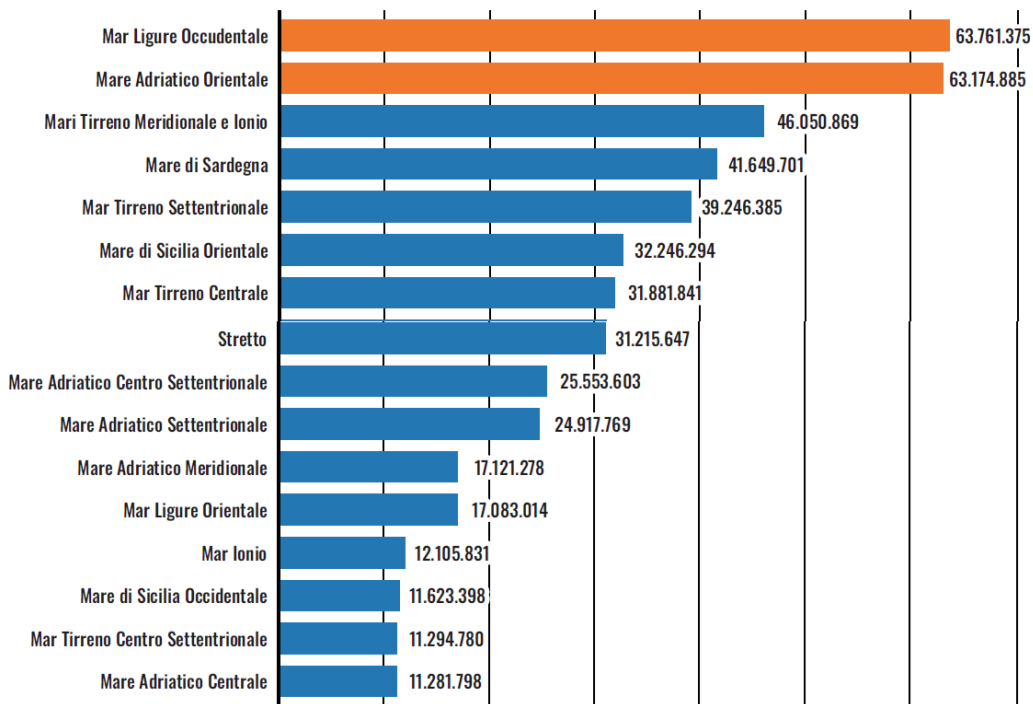
Figura 3 • Mappa dei corridoi europei di trasporto



■ Atlantico	■ Mare del Baltico-Mare Adriatico
■ Mare del Nord-Reno-Mediterraneo	■ Reno-Danubio
■ Mare del Nord-Baltico	■ Mediterraneo
■ Scandinavia-Mediterraneo	■ Balcani Occidentali-Mediterraneo Orientale
■ Mar Baltico-Mar Nero-Mar Egeo	

Questa centralità geografica italiana si traduce in un vantaggio competitivo per l'Italia e per l'Unione Europea, che può essere rafforzato attraverso investimenti mirati nelle infrastrutture nazionali. Le reti transeuropee dei trasporti definiscono nove corridoi, ciascuno dei quali include infrastrutture sia lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) sia puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti), dei quali corridoi quattro interessano direttamente l'Italia.

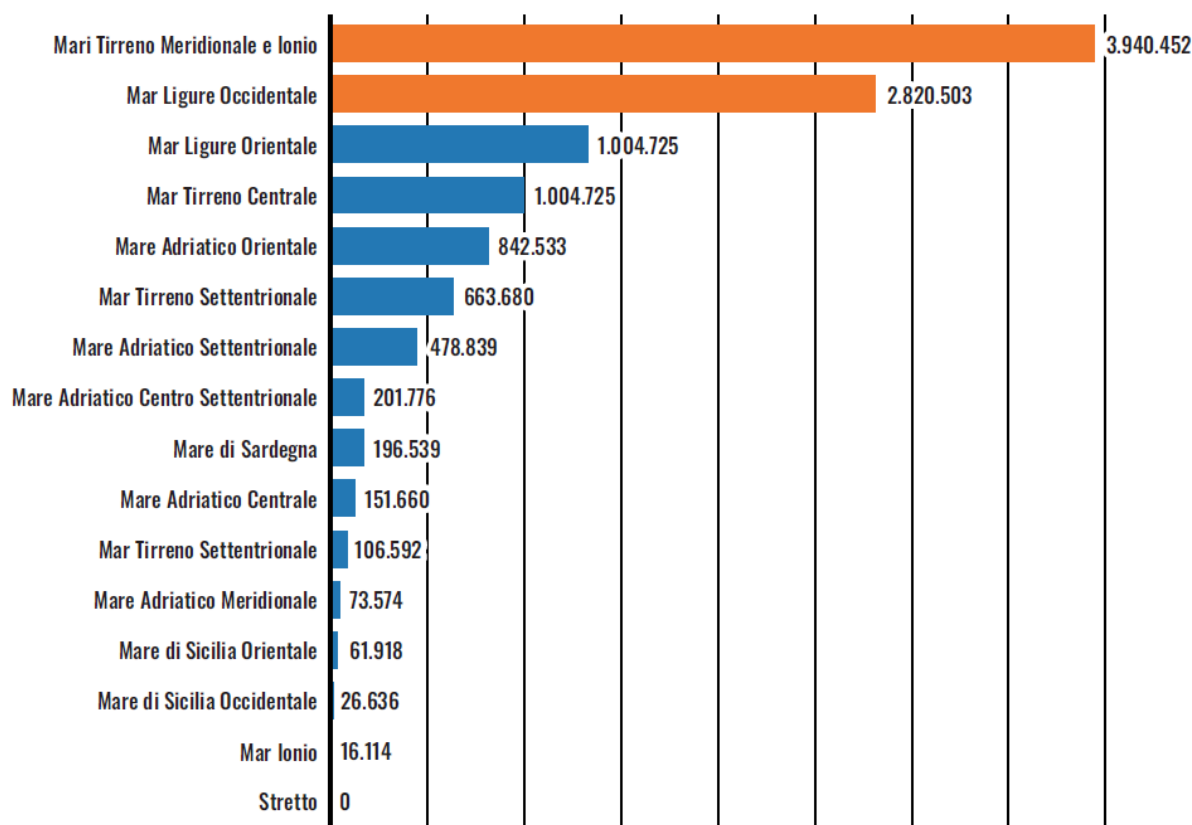
Figura 4 - Autorità di sistema portuale per volumi di merci



Nota: i dati, espressi in tonnellate, sono del 2024.

Da una prospettiva di direzione del traffico merci da sud verso nord, i quattro corridoi della rete europea che attraversano l'Italia sono a) il corridoio Mediterraneo, che partendo da Ravenna taglia l'intera Italia settentrionale, per poi dipanarsi per le regioni meridionali di Francia e Spagna fino a Siviglia per 3.000 chilometri complessivi; b) il corridoio Reno-Alpi, che iniziando da Genova il suo percorso arriva ad Amsterdam e agli altri grandi porti del nord Europa per una lunghezza di 1.300 chilometri; c) il corridoio Baltico-Adriatico, lungo 1.800 chilometri, che collega Ancona a Danzica; d) il corridoio Scandinavia-Mediterraneo, il più lungo d'Europa, 4.800 chilometri di lunghezza, che connette Palermo a Helsinki. È importante precisare che quando si parla, ad esempio, di porto di Genova o porto di Ravenna, si intende l'intera regione portuale del nodo logistico, cioè l'insieme dei porti liguri nel primo caso e l'insieme dei porti del bacino dell'alto Adriatico nel secondo caso.

Figura 5 - Autorità di sistema portuale per numero di container



Nota: i dati, espressi in TEU, sono del 2024.

I porti italiani, in questo contesto, hanno un ruolo fondamentale. Lo sviluppo dei corridoi verso l'India attraverso il Medio Oriente rappresenta per i porti italiani l'opportunità decisiva per confermare la tendenza positiva già in corso e, forse, quell'aumento dei volumi delle merci movimentate necessario per eguagliare i grandi porti del Mar del Nord. Secondo le più recenti pubblicazioni del Centro Studi SRM di Napoli (si veda l'articolo di Deandreis e Panaro in questo numero), nel primo semestre 2025, i porti italiani hanno movimentato quasi 250 milioni di tonnellate di merci (+1,2%), con container in crescita (+2,6%) e rinfuse solide in forte rialzo (+18,9%).

Sulla base dei dati forniti dall'Autorità di sistema portuale aggiornati all'anno 2024, sono i porti del Mar Ligure occidentale (Genova, Savona-Vado) e del Mare Adriatico orientale (Trieste, Monfalcone) a detenere la maggiore porzione di merci movimentate, rispettivamente il 13,3% i primi e il 13,1% i secondi. Per quanto concerne invece la movimentazione dei container, sono i porti dei Mari Tirreno meridionale e Ionio (Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Vibo Valentia Marina) e ancora del Mar Ligure occidentale a posizionarsi nelle prime due posizioni, rispettivamente con il 33,0% e il 23,6% dei volumi complessivi.

Se la tendenza positiva del volume delle merci e dei container fosse attestata anche nella seconda metà del 2025, l'insieme delle merci movimentate nei porti italiani eguaglierebbe l'insieme delle merci movimentate nel porto di Rotterdam in un solo anno. Si tratta, dunque, di volumi ancora relativamente contenuti, ma è all'orientamento al lungo termine che si deve prestare attenzione.

Nel 2024, infatti, nel Mediterraneo sono state movimentate più merci che nel nord Europa, precisamente oltre 82 milioni di container sulle rotte mediterranee rispetto ai 61 milioni di container delle rotte del Mar del Nord espressi in unità equivalente a venti piedi – anche note come TEU, acronimo di “twenty-foot equivalent unit”.

Sebbene i volumi siano ancora inferiori rispetto ai grandi porti dell’Europa settentrionale, la combinazione di posizione geografica chiave, retroporti efficienti e connessioni ferroviarie dirette conferirebbe ai porti italiani un ruolo chiave nel sostenere l’aumento previsto dei flussi da e verso l’Indo-Pacifico. La questione riguarda allora investimenti per l’ammodernamento delle infrastrutture con benefici economici e sociali.

IL RUOLO DELL’ITALIA: OPPORTUNITÀ E PRIORITÀ OPERATIVE. A metà del luglio 2025, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha comunicato che l’Italia sta sfruttando i fondi europei e nazionali per rafforzare la sua centralità naturale e potenziale nel contesto delle reti TEN-T.

Tra il 2021 e il 2027, il programma Connecting Europe Facility for Transport ha assegnato oltre 1,5 miliardi di euro a progetti infrastrutturali prioritari, con un incremento di 63 milioni nel 2025 per 15 progetti chiave, tra cui nodi intermodali, digitalizzazione dei flussi e potenziamento ferroviario. Solo nel 2025 sono stati presentati più di 250 progetti per un totale di 9,5 miliardi, sottolineando la domanda di infrastrutture in linea con la crescita dei flussi commerciali.

Leggi anche: I porti italiani come hub economici

Tuttavia, è forse ancora più prioritario portare a compimento progetti già in corso nella Rete ferroviaria italiana (RFI) come la TAV Torino-Lione, la galleria di base del Brennero e il Terzo Valico dei Giovi che, pur considerando la dovuta incertezza e mutevolezza delle stime, porteranno molto probabilmente ad almeno un raddoppio della capacità di trasporto delle merci, riducendo tempi di percorrenza e costi logistici, e al contempo rafforzando la resilienza dei corridoi europei e, presumibilmente, garantendo maggiore efficienza nei futuri flussi da e verso l’Indo-Pacifico.

La TAV Torino-Lione, con fine lavori previsto entro il 2033, rappresenta uno dei corridoi ferroviari più importanti per il traffico merci tra Italia e Francia, integrando la rete TEN-T con i mercati dell’Europa occidentale (corridoio Mediterraneo). Con una lunghezza complessiva di 57,5 km di galleria, la TAV Torino-Lione assicura un maggiore interscambio strada-ferrovia, un aumento della portata delle merci consentendo il passaggio di treni fino a 1.500 tonnellate contro le attuali 600-700 tonnellate, e benefici ambientali stimati in un milione di tonnellate di CO2 evitate ogni anno.

La galleria di base del Brennero, integrandosi via la rete TEN-T con i paesi del centronord Europa (corridoio Scandinavia-Mediterraneo), con i suoi 64 km – al momento del completamento nel 2027 – è destinata a diventare la galleria più lunga del mondo, togliendo il primato alla galleria di base svizzera del San Gottardo. Gli interventi tecnologici e infrastrutturali adottati consentiranno di incrementare la capacità del trasporto delle merci, quantificabile in 60-90 treni in più al giorno, liberando così il tratto autostradale alpino, mentre la riduzione delle pendenze favorirà l’utilizzo di convogli più lunghi e più pesanti con un incremento del carico trasportabile di circa il 20% per ciascun treno.

Il completamento dell'opera è atteso per fine 2027: il Terzo Valico dei Giovi, ovvero, la linea Tortona-Genova, progettata per migliorare i collegamenti del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del nord Italia e con il resto d'Europa (corridoio Reno-Alpi), è lunga 53 km, di cui il 70% in galleria, la cui pendenza e la cui sagoma (ampiezza) delle gallerie di molto superiori alle gallerie delle linee esistenti.

Tabella 2 • Progetti di interesse italiano nel CEF for Transport

Codice progetto	Beneficiario / Soggetto attuatore	Tipologia intervento / obiettivo	Importo (in euro)
IT-24-IT-TG-PASS4CORE-ITA 3	Consorzio per la Zona agricolo industriale di Verona	Creazione/ammodernamento di aree di sosta sicure per camion sulla rete TEN-T	6.384.816
IT-24-IT-TG-TPN	Truck Parking Network Italy Srl	Nuova area di sosta sicura per autisti e camion lungo TEN-T (A21/E70)	4.846.830
IT-24-IT-TG-PO.w.ER BL3	Trenitalia SpA	Implementazione ERTMS livello 3 su flotte ferroviarie regionali e interregionali	12.160.000
IT-24-IT-TG-H.Y.PER. HS	Trenitalia SpA	ERTMS Baseline 3 su flotte ad alta velocità su corridoi europei	4.345.000
IT-24-IT-TG-EURO-Brenner	Südtiroler Transportstrukturen AG	ERTMS livello 2 su materiale rotabile transfrontaliero	1.890.000
IT-24-IT-TG-BOLZ-HUB	Rete ferroviaria italiana	Progettazione nodo multimodale nel nodo di Bolzano	3.250.000
IT-24-IT-TG-IT-HUBS	Rete ferroviaria italiana	Progettazione hub ferroviari multimodali in Milano, Torino, Roma, Bari	3.783.000

Ciò permetterà il transito di camion su treni merci e anche dei container “High Cube”, ossia container di lunghezza doppia (40 piedi) rispetto agli attuali modelli (20 piedi), con significativi benefici ambientali sul territorio. Questi progetti di ampliamento delle infrastrutture dei trasporti italiani si inseriscono all'interno di una selezione di 94 progetti scelti dalla Commissione europea, per i quali sono stati allocati 2,8 miliardi di euro di finanziamenti nell'ambito del programma CEF for Transport per il periodo 2021-2027.

A questi progetti finanziati dal programma CEF for Transport si aggiungono altri progetti di sviluppo finanziati dal Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) del quale la modernizzazione della Rete ferroviaria italiana è uno degli assi portanti. In base a quanto comunicato dalla RFI, il PNRR ha finanziato l'installazione del sistema di gestione europea del traffico ferroviario (European Rail Traffic Management System, o ERTMS) su 1.400 km di linee con 2,5 miliardi di euro. L'investimento fa parte di un programma che coprirà oltre 2.800 km entro il 2026, riducendo colli di bottiglia e aumentando sicurezza e interoperabilità nella rete nazionale ed europea.

Tabella 3 • Alcuni progetti di interesse italiano ed europeo finanziati dal PNRR

Progetto	Descrizione	Obiettivo principale	Importo (in euro)
Alta Velocità / Alta Capacità Salerno-Reggio Calabria (lotto Battipaglia-Romagnano)	Nuova linea ferroviaria AV/AC nel Mezzogiorno, parte del corridoio Scandinavia-Mediterraneo, con interconnessioni per migliorare capacità merci e passeggeri	Riduzione tempi di viaggio e incremento capacità della rete ferroviaria meridionale	1,8 miliardi
Potenziamento Orte-Falconara	Ammodernamento di linea ferroviaria intermedia per incrementare velocità e capacità di traffico merci/passeggeri	Riduzione tempi di viaggio Roma-Ancona e potenziamento capacità	474 milioni
Napoli-Bari	Linea AV/AC Napoli-Bari con ammodernamento e nuovi tratti per velocità e capacità	Riduzione tempi di percorrenza e miglioramento connessioni nel sud Italia	1,3 miliardi
Palermo-Catania	Nuova linea AV/AC tra Palermo e Catania con circa 37 km di nuova infrastruttura	Riduzione percorsi e miglioramento efficienza trasporto passeggeri	799 milioni

Complessivamente, RFI ha già aggiudicato circa 12,7 miliardi di opere PNRR, su circa 24 miliardi complessivi assegnati a RFI, consentendo l'apertura di cantieri fondamentali per potenziare l'asse nord-sud e integrare l'Italia nel corridoio Scandinavia-Mediterraneo del TEN-T. Da questo insieme di progetti, finanziati dal PNRR in combinazione con risorse provenienti direttamente dalla RFI e dal MIT oppure separatamente, emergono per importanza l'Alta Velocità della tratta ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e il ponte sullo Stretto di Messina.

Il primo progetto, la nuova Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria, rappresenta uno dei più grandi sviluppi ferroviari italiani per connettere il Sud Italia alla dorsale europea. Il lotto Battipaglia-Romagnano di 35 km è già in costruzione, al quale sono stati destinati 1,8 miliardi di euro, di cui 720 milioni finanziati dal PNRR e il resto da risorse provenienti dal MIT e dalla Rete ferroviaria italiana. Il progetto include 18 km di gallerie e notevoli viadotti, consentendo una linea a standard Alta Velocità integrata nella rete TEN-T Scandinavia-Mediterraneo e riducendo fortemente i tempi di percorrenza lungo l'asse meridionale.

Il progetto del ponte sullo Stretto di Messina, approvato dal governo italiano nel 2025, prevede la costruzione di un ponte sospeso di circa 3,7 km che collega la Calabria con la Sicilia, con corsie stradali e una doppia ferrovia. L'opera, concepita per ridurre drasticamente i tempi di attraversamento del braccio di mare e integrare l'isola nel sistema infrastrutturale nazionale, è stimata intorno ai 13,5 miliardi di euro, finanziata con la Legge di Bilancio 2025 e coperta da risorse statali. Il ponte è stato presentato come simbolo di alta ingegneria infrastrutturale, ma soprattutto come elemento di coesione territoriale e di collegamento logistico tra i corridoi europei e il Mezzogiorno, pur avendo suscitato dibattiti sulla sostenibilità economica, ambientale e sulla gestione dei rischi sismici in un'area ad alta vulnerabilità.

Questi investimenti europei in infrastrutture per i trasporti sostengono la modernizzazione delle ferrovie, delle vie d'acqua interne e delle rotte marittime della rete transeuropea di trasporto, con la maggior parte delle risorse destinata al trasporto ferroviario. Parte dei fondi copre anche l'implementazione dell'ERTMS in

11 Stati membri, potenziamenti portuali con l'elettrificazione delle banchine per ridurre emissioni e la digitalizzazione dei trasporti fluviali e marittimi. Altri progetti sono destinati a migliorare la sicurezza stradale, le aree di sosta e la mobilità urbana, mentre altri interventi specifici mirano a rafforzare i collegamenti transfrontalieri.

Leggi anche: **L'innovazione al centro delle grandi opere**

Alcuni di questi progetti si collegano specificamente a progetti italiani in corso come le tratte intermodali Torino-Lione, Brennero-Innsbruck e Tortona-Genova. Per esempio, il progetto che riguarda l'ammodernamento del corridoio dal nord Europa nell'area baltica, che aumenta la capacità di trasporto delle merci verso il nord Europa, facilita un collegamento logistico più efficiente con i porti italiani e i nodi ferroviari sul corridoio Reno-Alpi; oppure gli ammodernamenti delle rete ferroviaria in Grecia e Slovacchia, che garantiscono continuità al percorso delle merci lungo gli assi est-ovest e nord-sud, portano benefici ai corridoi su cui si allacciano le linee italiane; o ancora, i miglioramenti della ferrovia Vorë-Hani i Hotit e dei Balcani favoriscono l'integrazione delle reti meridionali con il corridoio Mediterraneo, di cui le infrastrutture italiane sono una componente importante per la connettività con l'Europa orientale e il Medio Oriente.

Questo insieme di interventi finanziati con capitali nazionali e comunitari mostra come la combinazione di posizione geografica favorevole e infrastrutture moderne possa trasformare l'Italia in un nodo logistico-produttivo effettivo per i flussi da e verso l'Indo-Pacifico, supportando concretamente la crescita dei volumi di scambio commerciale previsti aumentando la resilienza delle catene di approvvigionamento.

Tuttavia, i progetti in corso da soli non basteranno. **Per tradurre in azione concreta la posizione cruciale dell'Italia e dell'Europa lungo i corridoi verso l'Indo-Pacifico sarà necessario un piano infrastrutturale integrato ancora più ampio e ancora più ambizioso.** Dovrà comprendere porti, ferrovie, strade, aeroporti e altre infrastrutture logistiche, tenendo presente che le merci si trasportano anche attraverso condutture, come è il caso di petrolio, gas, idrogeno, e – ancora più importante – anche il trasporto e il controllo delle acque, ossia l'ambito delle reti energetiche transeuropee (Trans European Networks-Energy, TEN-E). Le TEN-T e le TEN-E restano reti distinte, ma evidentemente sempre più interdipendenti, dove trasporti ed energia convergono negli stessi nodi strategici, rafforzando resilienza, sicurezza e proiezione esterna dell'UE.

Con i piedi su suolo italiano e il busto rivolto verso l'Indo-Pacifico, in termini di porti e retroporti, Trieste e Genova sono già nodi logistici fondamentali, ma il loro potenziale può essere amplificato con l'espansione dei terminal container, l'automazione dei flussi e l'integrazione con i retroporti ferroviari a nord. La costruzione o il potenziamento di terminal intermodali a Verona, Bologna e Milano permetterebbe di smistare le merci più rapidamente verso l'Europa centrale e orientale. Inoltre, interventi su porti del sud Italia come Napoli e Gioia Tauro potrebbero aumentare le capacità di trasbordo verso il Mediterraneo orientale e il Medio Oriente.

Invece, per le ferrovie e i corridoi TEN-T, oltre alla galleria di base del Brennero, alla TAV Torino-Lione e al Terzo Valico dei Giovi, investimenti in nuove linee dedicate al traffico merci lungo l'asse Adriatico-Tirolo e tra il nord Italia e l'Europa orientale potrebbero ridurre ulteriormente i tempi di percorrenza. Ad esempio, la realizzazione di linee a doppio binario e la piena elettrificazione dei tratti Verona-Trieste e Bologna-Ancona consentirebbero di gestire milioni di tonnellate aggiuntive di merci all'anno.

Per strade e autostrade, sebbene la ferrovia sia la chiave per la sostenibilità, alcuni assi autostradali restano decisivi per l'ultimo miglio delle merci. Il completamento della A31 Valdastico e l'ammodernamento della A4 Torino-Trieste garantirebbero una connessione rapida tra porti e nodi logistici interni. Analogo intervento sulla E45 e sull'A14 migliorerebbe la connettività tra il sud Italia e l'Europa centrale.

Gli aeroporti di Malpensa, Bologna e Roma Fiumicino potrebbero essere potenziati con terminali dedicati al cargo intercontinentale, capaci di gestire merci sensibili al tempo di transito, come componenti elettronici, prodotti farmaceutici e beni ad alto valore aggiunto. L'integrazione con ferrovie dedicate al cargo rapido garantirebbe tempi competitivi verso l'Europa centrale e settentrionale.

La Sicilia, che attualmente intercetta ancora marginalmente i flussi commerciali euro-asiatici, presenta un potenziale specifico nello sviluppo dei collegamenti tra Europa e Indo-Pacifico per la sua posizione lungo le principali rotte marittime tra Canale di Suez e Mediterraneo occidentale.

Il rafforzamento delle connessioni portuali e ferroviarie con la penisola italiana, usufruendo anche dei benefici del ponte sullo Stretto di Messina, consente di integrare l'isola nei corridoi TEN-T, ampliando la capacità europea di intercettare e ridistribuire flussi commerciali globali, trasformandola in un nodo logistico europeo di primaria rilevanza, senza il quale il corridoio da e verso l'Indo-Pacifico resterebbe incompleto.

Leggi anche: **L'IMEC al centro della cooperazione strategica tra India e Unione Europea**

In aree del Mediterraneo con crescente rischio idrogeologico, la costruzione o il potenziamento di dighe e bacini di raccolta garantirebbe la resilienza dei porti e dei corridoi logistici in caso di eventi estremi, proteggendo sia le infrastrutture sia le merci. Inoltre, sistemi di gestione idrica sostenibile lungo i corridoi ferroviari permettono di limitare interruzioni dovute ad alluvioni e siccità.

La questione del dissesto idrogeologico non è affatto secondaria per l'Italia. Secondo l'Istituto superiore per la Protezione e la Ricerca ambientale, l'Italia è tra i paesi europei più esposti al rischio idrogeologico, con il 94,5% dei comuni in aree a rischio frane, alluvioni, erosione costiera o valanghe, e dal 2021 al 2024 la superficie a rischio è aumentata di circa il 15%, raggiungendo oltre 69.000 km². Negli ultimi decenni eventi estremi legati a piogge intense e dissesto del territorio hanno causato danni stimati in oltre 135 miliardi di euro dal 1980 a oggi, collocando l'Italia ai vertici europei per perdite economiche da calamità naturali. Questa vulnerabilità rende urgente investire in infrastrutture di resilienza territoriale, mitigazione dei rischi e adattamento climatico, che possono prevenire costi futuri significativamente maggiori rispetto agli interventi tardivi di riparazione.

In questa visione di ampliamento delle infrastrutture dei trasporti comunitari, che con un occhio guarda all'interno dell'Unione Europea e con l'altro guarda all'Indo-Pacifico, i fondi del Connecting Europe Facility for Transport possono sostenere i necessari investimenti in conto capitale di interesse comune. I benefici derivanti da questa politica coraggiosa non sono strettamente economici, per esempio la riduzione dei tempi di trasporto e l'aumento della capacità merci, dunque di costi di trasporto inferiori, ma anche sociali, come la creazione di posti di lavoro qualificati, o anche ambientali, come la diminuzione delle emissioni di CO₂, sia per l'Italia e gli altri paesi dell'Unione Europea sia per i paesi posizionati lungo le rotte del corridoio Europa-Medioriente-India.

UNA VISIONE GLOBALE E INTEGRATA. Al programma CEF for Transport è associabile anche il progetto europeo Global Gateway. Lanciato dalla Commissione europea nel 2021 con l'obiettivo di sviluppare nuove infrastrutture nei paesi in via di sviluppo, già comprende l'India; attraverso investimenti in ambiti diversi, tra cui le reti di trasporto (ferrovie, strade, porti, aeroporti, punti logistici e valichi di frontiera secondo sistemi intermodali), arriva fino alla cifra – molto ambiziosa – di 300 miliardi di euro negli anni 2021-2027 tra sovvenzioni, prestiti e garanzie. Il progetto Global Gateway è una delle risposte possibili alla Belt and Road Initiative.

A confronto con la BRI cinese, il modello europeo punta su trasparenza, sostenibilità e *governance* multilaterale, evitando i rischi di indebitamento e infrastrutture non durature. Il Global Gateway, in particolare, finanzia progetti che rispettano gli standard ambientali europei e favoriscono la resilienza dei corridoi, rendendo i flussi commerciali più affidabili e sostenibili rispetto ad altre alternative.

L'analisi dei flussi commerciali tra Europa e Indo-Pacifico, delle traiettorie di crescita previste e delle infrastrutture oggi disponibili mostra un elemento chiave, ovvero che la crescita degli scambi commerciali è già una realtà, ma la capacità infrastrutturale per sostenerla non è ancora potenzialmente allineata. I numeri indicano che il volume degli scambi commerciali tra l'Unione Europea e l'Indo-Pacifico ha raggiunto livelli strutturali, destinati presumibilmente ad aumentare per almeno tre o quattro decenni. La questione, dunque, non è più se tali flussi cresceranno, ma dove e come saranno instradati.

In questo quadro, l'Italia emerge come uno dei pochi paesi europei in grado di svolgere un ruolo di cerniera tra Mediterraneo, Europa continentale e corridoi globali verso Medio Oriente e subcontinente indiano. La posizione geografica, combinata con l'inserimento nei principali corridoi TEN-T e con il potenziale ruolo nei terminal europei dell'IMEC, offre al paese una finestra strategica difficilmente replicabile altrove. Tuttavia, questa opportunità resta condizionata a un fattore determinante, ossia la capacità di trasformare i corridoi sulle mappe in infrastrutture operative, resilienti e interconnesse. Le opere in corso – dalle grandi gallerie ferroviarie ai collegamenti portuali e retroportuali – dimostrano che una parte del percorso è già stata avviata. Un confronto con la BRI evidenzia come la competizione infrastrutturale globale non si gioca solo sulla quantità di investimenti, cioè quanti "soldi" sono immessi nel sistema socioeconomico, ma anche sulla qualità delle infrastrutture, sulla loro sostenibilità e sulla capacità di integrarsi in ecosistemi economici complessi. In questo senso, il modello europeo, rafforzato dal Global Gateway per i paesi del corridoio IMEC, propone un'alternativa fondata su *governance* multilaterale, standard ambientali elevati e creazione di valore condiviso nei paesi attraversati dai corridoi, ovviamente prospettive valide solo per i paesi che intendono sviluppare la propria società secondo questi principi.

Da qui discende una conclusione operativa. Per i decisori politici, la priorità non è moltiplicare annunci o progetti isolati, ma consolidare una visione infrastrutturale coerente, capace di collegare porti, ferrovie, nodi logistici, aeroporti e infrastrutture di resilienza climatica lungo l'intero asse Europa/Indo-Pacifico. Questo implica accelerare le procedure autorizzative, garantire continuità di finanziamento ai corridoi TEN-T e rafforzare il coordinamento tra politiche industriali, commerciali e infrastrutturali.

Per gli operatori, il quadro che emerge è altrettanto chiaro. La transizione in atto apre una fase in cui la domanda di infrastrutture non sarà episodica, ma strutturale, e riguarderà non solo opere tradizionali, ma sistemi complessi composti di intermodalità, digitalizzazione, sostenibilità ambientale, resilienza, ma anche clima, energia, salute, istruzione e ricerca. Le imprese che sapranno posizionarsi come partner strategici di

questa trasformazione – cioè capaci di progettare, costruire e gestire infrastrutture lungo corridoi globali secondo principi generali di sostenibilità – avranno un ruolo centrale nella ridefinizione delle catene del valore europee.

In definitiva, il nodo non è scegliere se investire in nuove infrastrutture, ma decidere se l'Italia e l'Europa vogliono essere snodi attivi dei flussi tra Indo-Pacifico e mercati occidentali, oppure semplici territori di transito marginale. I dati suggeriscono che la finestra di opportunità è aperta, ma non indefinita. Trasformarla in vantaggio competitivo richiede decisioni tempestive, investimenti coerenti e una visione infrastrutturale all'altezza della nuova geografia economica globale. "Nunc est agendum" ci direbbe Marco Tullio Cicerone.

*Questo articolo fa parte del **Dossier Speciale Aspenia** – marzo 2026 – in collaborazione con Webuild



Angelo Richiello

Angelo Richiello is a global trend analyst at Aspenia online. He is also an engineer and the director of Zhu+Rich Sagl, a consultancy firm in business strategy, development, and organization based in Switzerland. Over the past 25 years he has been involved in industrial and organizational projects in Europe, Asia, and North America. He writes on topics such as industrial development, natural resources, energy, and the environment.