

La leggenda del corridoio Lisbona-Kiev

di **Marco Ponti**, docente di *Economia dei trasporti* al Politecnico di Milano¹

da <http://www.lavoce.info>

27-03-2003

Il Corridoio V dovrebbe collegare Ovest e Est Europa passando per Trieste. L'impatto del progetto sui traffici di lunga distanza è scarso. Eppure, ogni ipotesi alternativa è vista come un tentativo di isolare l'Italia. Perché dietro i nazionalismi si nasconde il timore di perdere i finanziamenti europei per le infrastrutture. Sarebbe però più efficace sostenere le nostre richieste con analisi economiche serie e non con motivazioni geopolitiche peregrine.

Lo sviluppo di **infrastrutture di trasporto** "degne di questo nome" nella Unione europea è considerato strategico in termini funzionali, per sviluppare cioè efficienti catene di trasporto per le imprese e i consumatori. In presenza dei vincoli di Maastricht (1991), si tende anche ad assegnare una **funzione anticongiunturale** alla realizzazione dei grandiosi **investimenti infrastrutturali e tecnologici** necessari ad aumentare la capacità e ad adeguare gli standard di sicurezza e ambientali dell'insieme dei sistemi di trasporto della Unione europea.

Le **difficoltà** incontrate nella realizzazione dei quattordici progetti di Rete transeuropea individuati come prioritari nella Conferenza dei Capi di governo della Ue (**Essen**, 1994) sono rimaste sostanzialmente irrisolte (per non dire amplificate per quanto riguarda le effettive capacità di finanziamento) nello sviluppo della **decina di corridoi multi-modali** individuati dalla Conferenza pan-europea di **Helsinki** (1997) in contemporanea con l'avvio del processo di **allargamento della Unione ad Est**.

Senza entrare in questa sede nel merito del ruolo dell'Unione europea a supporto degli investimenti nei trasporti in assenza di capacità di prelievo e spesa (tutte saldamente in mano agli stati membri), quanto segue analizza il concetto stesso di corridoio applicato al **Corridoio V** di Helsinki, originalmente concepito per collegare Trieste-Lubiana-Budapest-Leopoli (con diramazioni Rijeka, e Ploce) e poi progressivamente trasformatosi in "**corridoio Lisbona Kiev**".

La nozione di corridoio

La nozione di corridoio è assolutamente ragionevole al fine di garantire che le **scelte di investimento dei diversi Paesi interessati siano coerenti** (per esempio, per evitare che un Paese costruisca una ferrovia verso un valico mentre il Paese confinante realizza un'autostrada). Detto questo, i "corridoi" non hanno in sé senso funzionale. Infatti i traffici che li interessano sono **per il 95 per cento interni** ai Paesi coinvolti, quindi **non transfrontalieri**. I problemi eventuali dei traffici di lunga distanza sono in grandissima parte generati dalla congestione sulle reti regionali (il passante di Mestre nel caso del Corridoio V) e dunque la loro soluzione passa per miglioramenti nelle reti regionali. Ma i traffici di transito non giustificano di per se stessi investimenti "interni" ai singoli Paesi.

Perché i **traffici "di lunga distanza"**, che motiverebbero il concetto di corridoio, sono particolarmente irrilevanti sull'asse Lisbona-Kiev? Proviamo a elencarne analiticamente le ragioni.

- Il **traffico passeggeri** di lunga distanza, oltre che essere esiguo rispetto ai movimenti interni a un Paese o a una regione, si muove e si muoverà in **aereo**. Oltre i 500 km neppure le ferrovie ad alta

¹ Ha svolto attività di consulenza per la Banca Mondiale, il ministero dei trasporti, le Ferrovie dello Stato e del ministero del Tesoro occupandosi di regolazione del settore aereo e autostradale. Ha partecipato come esperto al primo e al secondo Piano Generale dei Trasporti. Svolge attività di ricerca nell'ambito dei modelli trasporti-territorio, di analisi di fattibilità economica e finanziaria dei progetti (versioni avanzate dell'analisi costi-benefici), regolazione economica e liberalizzazione del settore (tecniche di gara, regole di accesso alle infrastrutture ecc.) e di "public choice".

velocità sono competitive con l'aereo, soprattutto in un contesto liberalizzato, cioè con tariffe "low cost" e non più con le attuali tariffe delle iperprotette compagnie di bandiera che ancora dominano l'offerta per questo tipo di utenza.

- I **traffici merci** di lunga distanza sono anch'essi esigui e tali rimarranno: il Portogallo e l'Ucraina avranno comunque scambi modesti in volume. Per questo traffico **la ferrovia** è la soluzione ideale (anche per ragioni ambientali). Ma per i servizi ferroviari merci la velocità non è un requisito (si veda il successo delle ferrovie statunitensi, con velocità commerciali di trenta km/h). Gli itinerari possono essere i più svariati e i costi aumentano in modo non proporzionale alla distanza. Inoltre, sull'asse Lisbona-Kiev **l'alternativa marittima** è fortemente competitiva a quella ferroviaria.
- I **traffici "di breve distanza"** cioè "transfrontalieri" sulla intera estensione di un corridoio sono certo molto più consistenti. Ma ciò costituisce proprio la smentita funzionale del corridoio. Sono traffici consistenti tra **ogni** coppia di Paesi, in **ogni** direzione: per l'Italia anzi dominano i traffici nord-sud, ortogonali a quelli del Corridoio V. Meglio sarebbe quindi considerare l'opportunità di **realizzare "maglie" europee** impennate sui singoli Paesi, anziché su "corridoi".

Fondi europei e infrastrutture italiane

Ma allora perché questo **furore nazionalistico**, perché paventare un'alternativa di corridoio a nord delle Alpi come una barriera in grado di isolare l'Italia dall'Europa?

La ragione è semplicissima, e ha a che vedere con il timore che vengano meno i **fondi europei** per gli investimenti italiani nel corridoio, specificatamente per il **nuovo valico ferroviario del Fréjus** (per il quale i francesi hanno emesso recentemente una valutazione di scarsa priorità) e per la **linea alta velocità Torino-Trieste**, cioè per infrastrutture che interessano tutt'al più noi, non certo gli scambi Lisbona-Kiev.

Non è una motivazione ignobile. Tuttavia, sarebbe assai più efficace dimostrare la validità delle infrastrutture che ci interessano (qualsiasi ne sia l'orientamento geografico) con accurate **analisi economiche e finanziarie**, e richiedere che le scelte europee siano basate su queste. Esistono, tra l'altro, solidi **modelli di previsione di traffico** per l'"Europa estesa a Est", che consentono valutazioni non arbitrarie delle priorità infrastrutturali.

Altrimenti, c'è da chiedersi perché limitare il corridoio alla provinciale dimensione europea? Non è più efficace parlare di un corridoio Lisbona-Pechino? In termini funzionali, i contenuti non sarebbero molto diversi.