

Sessione: Il Corridoio Meridiano come "opera territoriale" nello scenario di un piano strategico del Mediterraneo

Paolo Beria *paolo.beria@polimi.it*

Dottorato di ricerca in progetti e Politiche urbane, Politecnico di Milano, XX ciclo

Stefano Erba *stefano.erba@polimi.it*

Dottorato di ricerca in progetti e Politiche urbane, Politecnico di Milano, XVIII ciclo

La logica dei corridoi permea la pianificazione dei trasporti (o meglio, delle infrastrutture di trasporto) in ambito comunitario e nazionale da oltre un decennio. Essa si sviluppa a partire dagli esiti dei Gruppi di lavoro ad Alto Livello (*High Level Groups*) Christophersen (1994), che pone le basi per la successiva logica delle reti transeuropee di trasporto – TEN/T (Turrò, 1999), e Van Miert (2003)¹.

Un quadro di riferimento

Appare opportuno chiarire fin da subito il significato del termine corridoio, forse eccessivamente ambiguo. Un corridoio è un insieme di infrastrutture di trasporto, di differenti modalità, finalizzate a consentire la mobilità di persone e merci su lunghe distanze, lungo un asse od una direzione privilegiata. Un corridoio è dunque principalmente orientato alla mobilità lineare (da un punto A ad un punto B); tuttavia, si configura come una infrastruttura virtuale in quanto costituito da una serie di infrastrutture esistenti o di nuova realizzazione collegate tra loro per consentire non solo una mobilità di breve distanza ma anche una mobilità a scala sovra – regionale. In sintesi, un corridoio è quindi costituito da una serie di infrastrutture lineari (strade, ferrovie, vie navigabili) e puntuali (aeroporti, porti, interporti e centri intermodali, nodi urbani) messe a sistema. Il corridoio, di conseguenza, non genera beneficio ad un territorio se non grazie alla sola possibilità di accedere al corridoio stesso. Infine, la pianificazione per corridoi si contrappone alla pianificazione per reti, secondo cui l'azione progettuale è volta piuttosto a migliorare diffusamente le condizioni di trasporto sulla rete anche attraverso la soluzione di criticità (puntuali o lineari).

La nozione di corridoio, in quanto tale, è corretta al fine di garantire che le scelte di investimento dei diversi Paesi interessati siano coerenti in una logica di pianificazione comunitaria o comunque sopranazionale. Tuttavia, i corridoi non hanno, di per sé, senso funzionale trasportistico. Infatti, i traffici sono per il 95% interni ai Paesi coinvolti² (o, meglio, di breve e medio – breve distanza), quindi prevalentemente non transfrontalieri (Gerondeau, 2004). Da questo discende come gli eventuali problemi dei traffici di lunga distanza siano in gran parte generati dalla

¹ Le indicazioni suggerite dai rapporti finali proposti dai due High Level Groups sono recepite dalla commissione attraverso la direttiva COM(2993)564 e attraverso le decisioni del parlamento europeo 1692/96 e 884/2004.

² Secondo il Conto Nazionale dei Trasporti anno 2001 (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2003), nel 1999 (per il solo traffico effettuato da veicoli con portata utile non inferiore a 3,5t immatricolati in Italia) solo il 5,34% delle tonnellate di merce trasportate (pari al 28,78% delle tonnellatekilometro) nel traffico interno ha una percorrenza superiore ai 500km, a fronte del 40,28% delle tonnellate con percorrenza inferiore a 50km (pari al 6,54% delle tonnellatekilometro). Nel traffico internazionale il 69,50% delle tonnellate (pari al 91,48% delle tonnellatekilometro) ha una percorrenza superiore ai 500km, ma l'intero trasporto internazionale è pari al 2,70% dell'intero trasporto interno in termini di tonnellate trasportate (pari al 16,64% in termini di tonnellatekilometro).

congestione sulle reti regionali, dovuta al traffico di breve distanza; la loro soluzione passa dunque per miglioramenti nelle reti regionali: i traffici di transito non giustificano di per sé investimenti “interni” ai singoli Paesi.

In sintesi, per consentire la mobilità internazionale e di lunga distanza è opportuno prevedere una serie di interventi finalizzati a risolvere le criticità per il traffico regionale merci e passeggeri (prevalente su quello merci): questi interventi passano principalmente per gli interventi sui nodi, dove serve nuova capacità, e non per gli interventi sulle infrastrutture lineari dove la capacità di linea risulta essere sfruttata non appieno e comunque limitata dai nodi.

Un’ulteriore questione di centrale rilevanza è costituita dalle problematiche legate al finanziamento delle infrastrutture. A tal proposito, occorre ricordare un cruciale segnale di prudenza che deriva da studi comparativi condotti analizzando analisi economico-transportistiche (ex ante) ed esiti (ex post) di un gran numero di grandi progetti di trasporto (Bruzelius et al., 2003). Da questi studi emerge una sistematica sottostima dei costi ed un’altrettanto sistematica sovrastima della domanda, entrambe per “scarti” dell’ordine del 30%, con punte per i sistemi ferroviari. Di conseguenza, tali “errori” implicano sia che i benefici netti per la collettività di tali opere siano spesso marginali o del tutto inesistenti, sia una difficoltà a reperire nel settore privato i capitali necessari alla realizzazione delle opere previste³.

Il corridoio meridiano come corridoio marittimo

In tale scenario di riferimento va analizzata l’intera questione relativa al Corridoio Meridiano, la cui principale vocazione trasportistica appare essere legata al trasporto marittimo delle merci. La debole logica del corridoio appare ancora più debole per quanto riguarda il trasporto via acqua. Se una (qualche) pianificazione delle infrastrutture può essere corretta per i modi terrestri, più discutibile questa appare per il modo marittimo, del tutto liberalizzato nei servizi di trasporto⁴.

In primo luogo, il Corridoio Meridiano non sembra in grado di operare come volano per lo sviluppo delle regioni rivierasche, i cui flussi merci sono già oggi serviti dal modo navale, attraverso una portualità locale in grado di interfacciarsi adeguatamente in alcuni nodi alle grandi rotte di navigazione oceaniche⁵. Il cabotaggio locale non sembra necessitare di nuovi porti, ma al più di potenziamenti puntuali in funzione delle condizioni di reale saturazione.

Inoltre, in un contesto di accesso al mercato liberalizzato, le scelte localizzative e distributive dei flussi di traffico sono funzione del solo costo generalizzato del trasporto. Lo sviluppo e la disponibilità, lungo un’asse, di più infrastrutture portuali dotate di adeguata retroportualità ha come effetto principale l’incremento della concorrenza tra i porti dell’asse, a vantaggio delle strutture più efficienti⁶, in particolare qualora i mercati di riferimento siano lontani rispetto alle zone portuali e possano quindi essere serviti, indifferentemente, da più porti del Mar Mediterraneo o del Mar Nero.

Si noti, infine, come la rinuncia a tali investimenti non rappresenti in sé la rinuncia ad investire sul territorio. Le risorse non impiegate possono piuttosto essere dirottate su altri interventi finalizzati alla soluzione di criticità puntuali⁷. La scelta degli interventi da compiere deve avvenire

³ Si pensi, ad esempio, alla vicenda del Channel Tunnel (Bruzelius et al., 2003)

⁴ Si vedano, a tal proposito, i Regolamenti del Consiglio CEE 4055, 4056, 4057 e 4059 del 1986 ed il Regolamento della Comunità Europea 3577 del 1992.

⁵ Attraverso un modello hub and spoke, congeniale al modo navale, dato il basso valore del tempo attribuibile alle merci tradizionalmente trasportate via mare, rispetto a quello attribuibile ad altri tipi di merce (Fiorello e Pasti, 2003).

⁶ Dove, di conseguenza, i costi del trasporto sono minori, anche grazie ai minori costi del lavoro.

⁷ Anche in settori diversi dai trasporti.

però il più laicamente possibile, ricordando come siano pensabili e, forse, necessari interventi anche a favore del modo gomma.

Bibliografia

Turrò M., (1999), *Going Trans European. Planning and financing transport network for Europe*, Pergamon, Oxford

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, (2003), *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti*, Istituto Poligrafico e Zecca di Stato, Roma

Bruzelius N., Flyvbjerg B., Rothengatter W., (2003), *Megaprojects and risks: an anatomy of ambition*, Cambridge university press, Cambridge

Fiorello D., Pasti G., (2003), *Il valore del tempo di viaggio, guida teorica ed applicativa*, Ricerchetrasporti quaderno 5, www.ricerchetrasporti.it

Gerondeau C., (2004), *Les danseuses de la Republique*, L'Harmattan, Paris