

IL CORRIDOIO PAN-EUROPEO V: IMPLICAZIONI ECONOMICHE E COMMERCIALI

MICHELE TEMPERA

FEBBRAIO 2009

Il principio del nuovo millennio ha introdotto in sede Ue alcune iniziative di grande impatto sul futuro del continente. In vista delle adesioni, le quali si sono succedute in due tappe nel 2004 e nel 2007, portando il numero complessivo dei paesi membri a 27, Bruxelles ha avviato l'attuazione degli interventi denominati Ten-t (Trans European Network-Transport). Essi sono finalizzati alla costruzione di moderne vie di comunicazione stradali, ferroviarie, marittime e fluviali in grado di connettere materialmente tutta l'Europa.

Sono stati predisposti allo scopo appositi fondi di coesione, programmi Interreg ed altre modalità di finanziamento ideate e promosse dalla Commissione Europea. Gli stanziamenti sono completati ed in parte coordinati dalla Eib (Banca Europea per gli Investimenti), dalla Ebrd (Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo) ed in fine dalla Banca Mondiale (Wb). Si evidenzia in questo modo la portata vasta e pervasiva dell'iniziativa messa in campo dall'UE, la quale è stata in grado di catalizzare efficacemente l'interesse dei governi facenti parte dell'area post-sovietica e della regione balcanica. Ad essi è stato addebitato l'onere di contribuire in maniera sostanziale ai costi dei progetti e di predisporre il contesto normativo indispensabile per lo sviluppo degli stessi. Nonostante il generoso stanziamento di denaro ai nuovi membri dell'Unione, Bruxelles difatti vuole accertarsi che l'impegno legislativo ed amministrativo dei singoli governi sia costruttivo e finalizzato ad una crescita produttiva in grado di auto-alimentarsi di pari passo all'irrobustirsi delle economie in questione. All'interno dei progetti raccolti sotto il Ten-t figurano i dieci Corridoi Pan-europei multimodali.

Il Corridoio multimodale V si colloca a pieno titolo entro questo quadro e, nello specifico, dovrà unire e congiungere Lisbona a Kiev. Ciò significa collegare nei due sensi (est-ovest ed ovest-est) le due estremità longitudinali dell'Europa geografica e dell'Unione Europea in quanto entità

politico-economica. Il tratto che in questa sede prenderemo in considerazione è quello che si snoda a partire da Venezia per terminare a Leopoli (Ucraina). Gli stati attraversati direttamente dal segmento preso in considerazione, il quale misura una lunghezza approssimativa di 1.600 Km., sono l'Italia, la Slovenia, l'Ungheria e l'Ucraina. Le maggiori città toccate dalla porzione di tracciato considerata sono: Venezia, Trieste, Lubiana e Maribor in Slovenia, Budapest in Ungheria e Leopoli in Ucraina.

Il tratto Venezia-Leopoli è affiancato da due rami secondari del Corridoio, detti rispettivamente Vb e Vc. Essi appaiono di minore portata rispetto alla tratta principale dell'opera, ma il loro ruolo apparentemente periferico è invece di notevole importanza per i due stati che ne usufruiranno con probabile vantaggio. Il ramo Vb è quello che partendo dal porto di Rijeka (Croazia del nord-ovest) arriva a congiungersi al corso principale del Corridoio V nei pressi di Budapest. Nel caso del ramo Vc, la stessa destinazione è raggiunta partendo dalla località portuale di Ploce (Croazia sud-occidentale). Ambedue attraversano stati supplementari rispetto al tracciato primario: il Vb interessa il territorio croato mentre il Vc quello Bosniaco evitando però la Serbia. Entrambi si congiungono al corpo principale del Corridoio V all'altezza di Budapest passando rispettivamente per Zagabria e Sarajevo. La funzione delle due parti secondarie (b e c) è quella di consentire ai due paesi balcanici, ancora non aderenti all'Ue e dunque meno favoriti in termini commerciali, di iniziare il processo di integrazione europea senza essere estromessi interamente dal percorso principale del Corridoio.

I tempi tecnici richiesti per portare a termine l'opera sono compresi verosimilmente tra il 2015 ed il 2022. Essi non sono tuttavia calcolabili con esattezza, data la aleatorietà delle variabili che potrebbero ritardarne l'esecuzione materiale. La fine dei lavori comporterà una spesa complessiva stimata in circa 7 miliardi di euro. Ad essi vanno comunque sommati i costi, attualmente imprecisati ma sicuramente ingenti, derivanti dalla necessità di adattare le infrastrutture esistenti nei vari paesi attraversati, al percorso del Corridoio V. L'operazione si configura dunque come un investimento di enormi proporzioni finanziarie, il quale sarà sostenuto per una parte rilevante da agenzie economiche e bancarie Ue. Nelle intenzioni della Commissione Europea il Corridoio V dovrà migliorare sensibilmente le potenzialità comunitarie nel lungo periodo tanto in termini di proiezione economica verso l'estero quanto di fluidità del sistema di trasporto interno.

La ricaduta economica del progetto è comprensibilmente di grandi dimensioni e toccherà molteplici ambiti. Riassumendo ed inevitabilmente semplificando, l'impatto economico del Corridoio V può essere suddiviso in base ai due essenziali effetti che esso produrrà.

Il primo punto consiste nelle attività edili necessarie alla costruzione di una enorme infrastruttura viaria multimodale. Essa sarà formata da una linea ferroviaria ad alta velocità e

da una parallela arteria autostradale, il tutto considerato nei due sensi di marcia. In aggiunta ai lavori di costruzione veri e propri sarà indispensabile operare numerosi trafori, gallerie, viadotti, svincoli, bretelle e ponti. Si innescherà così una rilevante e generalizzata tendenza all'aumento quantitativo delle attività produttive deputate alla realizzazione delle infrastrutture per il trasporto, la quale non potrà che incrementare momentaneamente il tasso di crescita delle economie coinvolte ed essere accolta con estremo favore dalle società ed imprese europee di grandi dimensioni specializzate in edilizia e viabilità. La realizzazione dell'infrastruttura stimolerà anche l'occupazione al livello regionale mentre non sono escluse ricadute positive anche per le piccole imprese locali ed estere che riusciranno ad aggiudicarsi alcuni sub-appalti.

Il secondo effetto dovuto alla costruzione del Corridoio V comprende aspetti maggiormente complessi e più dilatati nel tempo. Ad esempio gli investimenti programmati per sviluppare attività connesse alla viabilità cresceranno di pari passo a quelle che sorgeranno lungo il percorso dell'infrastruttura; il settore dei servizi avrà certamente impulso nelle aree coinvolte dal Corridoio mentre intere regioni emergeranno dalle difficili condizioni economiche che scontano grazie al netto miglioramento dei collegamenti con le zone più sviluppate. Nei casi appena indicati vi potrà essere un vantaggio per tutta l'Unione Europa, in quanto alle maggiori possibilità produttive e finanziarie innescate nella parte centro-orientale del continente da un efficiente ed esteso collegamento viario, probabilmente corrisponderanno accresciute opportunità commerciali per gli operatori economici dell'Europa occidentale.

I benefici commerciali si rifletteranno lungo il percorso del Corridoio V che consideriamo, secondo due modalità. A partire da Venezia fino al confine tra Slovenia ed Ungheria, l'infrastruttura incrementerà l'efficienza del trasporto merci, catalizzando le capacità produttive già da tempo presenti in questi territori di questi territori. Nel tratto ungherese ed ucraino del Corridoio multimodale V, si produrrà un aumento consistente delle attività economiche. Sia la più facile raggiungibilità di aree geograficamente periferiche che la loro connessione con l'Europa centrale, renderà più vivace l'ambiente economico-produttivo delle regioni attraversate.

I ritardi sociali, economici e tecnologici riscontrabili nei territori attraversati dal Corridoio V non appaiono uniformi. Condizioni di sviluppo ed industrializzazione eterogenee esigeranno una pianificazione flessibile e diversificata nei paesi che ospiteranno l'opera. Seguendo il percorso del Corridoio si incontrano realtà nazionali e regionali differenti, le quali richiederanno interventi qualitativamente e quantitativamente diversi tra loro. A partire da Venezia per giungere fino alla capitale slovena Lubiana, la situazione dei trasporti risulta generalmente buona anche se migliorabile. La relativa modernità della linea Venezia-Lubiana nella sua parte

slovena, deriva dalla posizione favorevole occupata dal paese nella Federazione Jugoslava e successivamente dall'imponente sviluppo sperimentato tra la seconda metà degli anni '90 ed il principio del nuovo millennio. In questa area la realizzazione del Corridoio V implicherà una razionalizzazione dei sistemi di trasporto attualmente esistenti, la quale renderà più scorrevoli le operazioni di spostamento merci su rotaia e strada. Il sistema ferroviario tra Venezia e Lubiana è infatti dotato di doppi binari elettrificati, affiancati da una ampia e moderna linea autostradale. Dunque non dovranno essere create dal principio infrastrutture moderne per il trasporto, ma vi sarà un processo di ammodernamento, collegamento ed adattamento delle infrastrutture esistenti a quanto disposto dal progetto del Corridoio V. La metà orientale della Slovenia appare in un leggero ritardo rispetto a quella occidentale. Anche in questo caso tuttavia le operazioni che si renderanno necessarie non dovranno essere ampie e strutturali, ma si concentreranno nel miglioramento della situazione dei trasporti attuale. Uno scenario meno favorevole si configura ad est del confine sloveno, dove la carenza dei collegamenti necessari dovrà essere colmata da ingenti e nuovi interventi di costruzione. In particolare sono tre i tratti ai quali dovrà essere prestata una particolare attenzione ed un impegno supplementare. Il primo punto debole del percorso complessivo è rappresentato dal ramo Vc, vale a dire la parte che dal porto croato di Ploce nella Dalmazia del sud si spinge fino a Budapest. In questo caso l'attraversamento sud-nord della Bosnia, della Croazia orientale e dell'Ungheria meridionale impone una notevole opera di connessione con interventi di grandi dimensioni, la quale era precedentemente pressoché inesistente su vasta scala. In secondo luogo vi è il tracciato che dal confine orientale sloveno si spinge fino all'Ucraina tagliando da sud-ovest a nord-est l'Ungheria; per esso le necessità sono di poco inferiori a quelle della ramificazione Vc. La terza parte problematica, la quale sconta analoghe problematiche delle due precedentemente illustrate, è data dal segmento orientale del ramo Vb (Rijeka-Budapest), vale a dire concretamente la linea Zagabria-Budapest. In fine va considerata l'estensione del Corridoio V all'Ucraina, il cui territorio non è al momento preparato, sia dal punto di vista della viabilità che da quello del mercato interno, ad accogliere volumi significativi di merci e veicoli.

Da questo punto di vista, una volta portata a termine, l'opera avrà quindi il rilevante compito di uniformare gli standard di qualità e portata del trasporto su di un'area attualmente lontana dall'essere omogenea in questo settore.

Al fine di realizzare questo ambizioso obiettivo e superare così gli ostacoli strutturali dati dalla diversità socio-economica, finanziaria e politica dei vari contesti nazionali, le istituzioni europee hanno pianificato una diversa allocazione degli investimenti e dei finanziamenti da esse erogate agli stati interessati per mezzo delle agenzie menzionate sopra. I fondi messi in questo modo a disposizione dei paesi toccati dal Corridoio V sono stati fino ad ora, e saranno, proporzionali a due fattori: in primo luogo alle più o meno ampie capacità di intervento dei

singoli esecutivi ed in secondo luogo all'entità dei lavori necessari al completamento dell'opera per il tratto di competenza in ciascuno stato.

In questa ottica, la crisi finanziaria internazionale attuale mina le possibilità di spesa pubblica da parte dei pesi attraversati dal Corridoio V. L'attitudine dei governi di Italia, Slovenia ed Ungheria a riversare ingenti somme di denaro pubblico nel tratto dell'opera che li riguarda, è sensibilmente diminuita negli ultimi mesi del 2008 e nel primo semestre 2009. L'emergere di difficoltà economico-finanziarie sia soggettive che oggettive nei tre paesi in questione, difficilmente contestabili da Bruxelles ed impossibili da compensare completamente per mezzo dei vari fondi europei, ha quindi costretto l'UE a posticipare di alcuni anni i termini previsti per il completamento dell'infrastruttura. Essa comunque non appare in discussione. Infatti si riscontra una tendenza netta, sostenuta e di lungo periodo, alla crescita degli interscambi commerciali all'interno dell'area UE. L'entrata nell'Unione di 12 stati dell'Europa centro-orientale che stanno sperimentando da anni un evidente incremento dei consumi, della produzione, delle importazioni e delle esportazioni, ha sicuramente giocato un ruolo importante nella dinamica commerciale ascendente che ha caratterizzato l'area negli ultimi anni. Tale situazione, la quale rimane valida nonostante la difficile congiuntura economica attuale, rende estremamente appetibile per tutta l'Europa l'operazione di investimento nel Corridoio V, il quale sarà portato a termine a dispetto delle momentanee battute d'arresto dovute a problematiche esclusivamente congiunturali.

Informazioni sul copyright

Questo lavoro è pubblicato con licenza Creative Commons ([Attribuzione-Non commerciale-Non opere derivate](#)).

Sei libero di condividere, riprodurre, distribuire e trasmettere questo lavoro, alle seguenti condizioni: devi attribuire la paternità dell'opera, specificando l'autore e la fonte ([Pecob](#) – Portal on Central Eastern and Balkan Europe) in modo tale da non suggerire che essi avallino te o il modo in cui tu usi l'opera; non puoi pubblicare o distribuire quest'opera a scopo di lucro, non puoi alterare o trasformare quest'opera.

Ogni volta che usi o distribuisce quest'opera, devi farlo secondo i termini di questa licenza, che va comunicata con chiarezza. In ogni caso, puoi concordare col titolare dei diritti utilizzi di quest'opera non consentiti da questa licenza. Questa licenza lascia impregiudicati i diritti morali dell'autore.

Puoi trovare maggiori informazioni ed il testo completo della licenza al seguente indirizzo:

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/deed.it>