

Parte III

INDIRIZZI E PROSPETTIVE DI SVILUPPO E DI COOPERAZIONE

- 3.1 Il limite generale ai traffici dall'Adriatico all'interno dell'area balcanica*
- 3.2 Le prospettive di sviluppo dei traffici*
- 3.3 Scambi, cooperazione, investimenti*
- 3.4 Il problema delle comunicazioni tra le regioni del Mezzogiorno d'Italia e l'area interna dei Balcani: ipotesi di lavoro e prospettive*
- 3.5 Il Corridoio Adriatico e il Master Plan delle Autostrade del Mare*
- 3.6 Dal Tirreno all'Adriatico verso i Balcani*
- 3.7 Fattibilità di un Corridoio trasversale tirrenico-adriatico per i Balcani*

3.1 Il limite generale ai traffici dall'Adriatico all'interno dell'area balcanica

L'analisi dei traffici tra l'Italia centro-meridionale, isole escluse, e la regione balcanica fra il '99 ed il 2003, oltre ad aver evidenziato una netta prevalenza dei trasporti via mare, ha posto in luce la concentrazione dei flussi tra le regioni/aree costiere delle opposte sponde dell'Adriatico ed una rarefazione dei flussi commerciali tra le stesse aree/regioni italiane e l'entroterra balcanico. Non è allora causale che quando i flussi interessano soprattutto i Balcani Orientali o, verosimilmente, zone interne dei Balcani Occidentali vengano utilizzate maggiormente le modalità di trasporto terrestre, come dimostra il caso dell'Abruzzo. Sembrerebbe dunque possibile ipotizzare, in prima battuta, che la prossimità geografica, ovvero la distanza tra i mercati, costituisca nello specifico caso il principale fattore che determina il grado di sviluppo dei rapporti commerciali e dunque dei traffici e delle loro modalità tra le regioni/aree qui considerate. Se, da un lato, questa considerazione sembra plausibile, se non addirittura logica, sotto il profilo del computo dei costi del trasporto all'aumentare della distanza, dall'altro, essa risulta eccessivamente semplificatrice e insufficiente.

La comprensione delle dinamiche dei traffici e dei fattori che ne vincolano e limitano lo sviluppo necessita infatti di un'osservazione più approfondita ed articolata, non limitata alle carenze di tipo infrastrutturale, bensì allargata anche ad altri vincoli dovuti a importanti deficit generali di sviluppo che caratterizzano i sistemi economici regionali o nazionali coinvolti. La mappatura dei vincoli ai traffici dall'Adriatico verso l'interno dell'area balcanica necessita perciò di un campo di osservazione allargato, soprattutto da un punto di vista geografico, che comprenda non solo l'area-obiettivo, i Balcani, bensì anche l'Italia, o meglio una parte del territorio nazionale italiano. Infatti, essendo la trattazione incentrata sugli accessi e collegamenti tra la costa adriatica e l'entroterra balcanico, le considerazioni svolte per la parte riguardante l'Italia necessariamente riguarderanno le regioni centro-meridionali, i cui traffici verso i Balcani vedono una netta prevalenza modale (per il 90% circa) dei trasporti marittimi ed hanno quindi un interesse primario a superare i vincoli all'accesso esistenti dalla costa

all'entroterra.

Indubbiamente, le carenti vie di comunicazione tra il litorale orientale adriatico e l'entroterra rappresentano, ad oggi, un ostacolo di primaria importanza allo sviluppo dei traffici tra l'Italia centro-meridionale e le regioni/paesi interne/i dei Balcani. Se per l'Italia Settentrionale il problema principale nello sviluppo dei traffici con l'area balcanica è rappresentato dal superamento, almeno parziale, dei ritardi accumulati a causa della carenza delle vie di traffico verso Est e nell'organizzazione dei traffici su quei mercati, per il Mezzogiorno la questione è ancora oggi quella di come "aprire" alcuni collegamenti, attualmente del tutto inadeguati, per accedere dall'area prettamente litoranea ad aree interne dei Balcani molto vicine all'Adriatico e con buone prospettive di sviluppo, quali in particolare la Repubblica di Serbia ed in seconda battuta la Bosnia ed Erzegovina.

Sulla sponda orientale dell'Adriatico, rappresentando i principali snodi mare/terra da cui si diramano le vie di penetrazione verso l'entroterra, il porto croato di Ploce e il porto montenegrino di Bar sembrano avere le caratteristiche per assumere un ruolo di prim'ordine nel potenziale sviluppo dei traffici transadriatici e soprattutto di quelli verso/da i mercati di sbocco al momento più interessanti per i potenziali di crescita inespresi: la Bosnia ed Erzegovina e la Serbia e Montenegro. Tuttavia, nel panorama dei collegamenti regionali sono proprio le direttrici di penetrazione stradali e ferroviarie da questi porti a presentare le maggiori criticità in termini di capacità, di percorribilità e di sicurezza, penalizzando in modo significativo lo sviluppo dei traffici.

L'analisi di queste criticità di tipo infrastrutturale verrà ripresa ed approfondita nel paragrafo 3.2 e quindi viene qui tralasciata per allargare il campo d'analisi agli altri fattori che limitano lo sviluppo dei traffici tra le aree in questione.

Un approccio schematico al problema induce ad una suddivisione dei vincoli allo sviluppo dei traffici in due insiemi: quelli che chiameremo vincoli *interni*, riferibili cioè a peculiarità e caratteristiche del sistema economico ed istituzionale nazionale italiano e quelli che definiremo vincoli *esterni*, riferibili cioè alle problematiche e caratteristiche dei mercati o aree target.

Vincoli interni

Nonostante il maggiore dinamismo evidenziato negli ultimi anni dal Mezzogiorno rispetto al Centro Nord, sia riguardo al tasso di creazione di imprese e di occupazione industriale, sia in termini di differenziale di crescita del Pil, questa relativa dinamicità si inserisce comunque in un quadro nazionale di crescita modesta che penalizza la possibilità delle regioni meridionali di colmare l'importante gap di sviluppo esistente rispetto alle altre aree del Paese. Le forti diversità dei tessuti produttivi regionali, o meglio macroregionali (Nord –Sud), si traducono in forti disparità nelle capacità di creare commercio con l'estero e nel grado di integrazione commerciale con i mercati del Sud-Est europeo. Tra i settori di attività in cui operano le imprese meridionali vi è inoltre una maggiore incidenza di quelli tradizionali, i quali registrano una specializzazione dell'Italia, settori questi a contenuto tecnologico medio-basso ed a elevata intensità di lavoro che risultano i più esposti alla competizione delle produzioni estere a basso costo. Le produzioni delle imprese del Mezzogiorno risultano perciò in media maggiormente esposte all'effetto di sostituzione delle merci ed alla concorrenza dei paesi emergenti, molto competitivi in termini di prezzo nei comparti produttivi tradizionali. Inoltre, le PMI che tradizionalmente costituiscono il sistema propulsivo dell'economia nazionale sono maggiormente concentrate nelle regioni settentrionali, mentre nelle regioni del Sud la loro densità è minore, come minore risultano la loro efficienza e la loro capacità d'innovazione. Rispetto ai *competitors* sia nazionali che internazionali, il sistema produttivo meridionale sconta inoltre in modo evidente i limiti dovuti al suo minore livello di de-localizzazione produttiva.

Uno dei tratti distintivi degli anni Novanta è stato il progressivo incremento del numero di imprese protagoniste dei processi di internazionalizzazione, con una notevole crescita della presenza tra queste delle PMI nazionali che ad oggi costituiscono una quota prevalente delle imprese nazionali internazionalizzate. Infatti, in base ai dati REPRINT¹, al 1 gennaio 2003 le imprese italiane con partecipazioni all'estero erano complessivamente 5.202 di cui il 52,8% era

¹ Dal rapporto *Italia Multinazionale 2003*, Politecnico di Milano – ICE Istituto nazionale per il Commercio Estero.

costituito da imprese di piccole dimensioni (fino a 49 addetti) e il 28,1% da imprese di medie dimensioni (da 50 a 249 addetti). Dal punto di vista della distribuzione regionale delle imprese multinazionali italiane, ben il 47,9% di esse si concentrano nelle regioni nord occidentali (Lombardia, Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta), il 32,2% nelle regioni del Nord-Est (Veneto, Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto Adige, Emilia Romagna), il 14,8% nelle regioni del centro (Toscana, Umbria, Marche, Lazio), mentre il peso di quelle del Mezzogiorno risulta appena del 5,1% sul totale². D'altra parte, la diversa capacità delle imprese dell'Italia meridionale di fare sistema fra di loro e con il territorio di ubicazione e ben evidenziata dal fatto che, su 150 distretti industriali censiti nell'anno in corso a livello nazionale, solo 11 appartengono a questa macro-area, di cui ben 5 siti nella regione Abruzzo. Sono il distretto del mobile, situato nella parte centro-settentrionale della regione tra Teramo e Pescara, il distretto della pasta sviluppatosi attorno a Fara San Martino, il distretto agro-alimentare della Marsica, il distretto del vetro sviluppatosi tra Vasto, San Salvo, Gissi ed Atesa ed infine il distretto del tessile-mobile tra Vibrata e Tordino Vomano.

Salvo rare eccezioni, come nel caso della presenza in Albania, la mancata de-localizzazione penalizza il livello assoluto ed anche la qualità di integrazione commerciale con i mercati dei Balcani, contribuendo a rendere modesti i flussi commerciali complessivi tra le aree in questione.

A livello di singole regioni italiane, gli scambi commerciali con i paesi balcanici registrano intensità molto variabili che dipendono sia dalla diversa differente distanza rispetto all'area in questione, sia dal tipo di merci scambiate. In quest'ultimo caso, le merci oggetto di scambio possono essere riclassificate nelle seguenti categorie: i beni le cui produzioni sono generalmente più coinvolte dai processi di decentramento quali il tessile e le calzature; i beni intermedi; i beni strumentali e quelli di consumo. Nel primo caso, i beni coinvolti da importanti processi di de-localizzazione ed internazionalizzazione delle imprese alimentano flussi sia in entrata che in uscita e sono riferibili prevalentemente alle regioni del

² Tra le regioni del meridione, quella con il maggiore tasso di imprese "internazionalizzate" risulta la Campania, con l'1,6% sul totale nazionale, seguita dalla Puglia e l'Abruzzo entrambe all'1% del totale.

Nord-Est, in particolare il Veneto, mentre i prodotti della meccanica ed elettrici costituiscono in larga misura un flusso in esportazione delle regioni del Nord (Lombardia e Piemonte). Contrariamente a quanto avviene nelle regioni settentrionali, le imprese del Mezzogiorno, pur operando in settori tradizionali per i quali sarebbero auspicabili dei processi di de-localizzazione scontano invece, come già ricordato e con le eccezioni del caso, un tasso di internazionalizzazione basso rispetto al già modesto livello nazionale.

Inoltre si può osservare che vi è stata sinora, mediamente³, una minore capacità delle amministrazioni regionali meridionali a svolgere un ruolo pro-attivo nel settore dell'animazione economica, nella cooperazione interregionale sia a livello comunitario che bilaterale⁴. Il flusso dei traffici da queste regioni verso i Balcani sconta dunque una generale minore capacità di promozione economica all'estero da parte delle istituzioni. A questi limiti si aggiungono poi quelli derivanti dallo scarso sviluppo delle infrastrutture di trasporto nazionali e delle carenti politiche volte a favorire l'intermodalità che assieme penalizzano le capacità di accesso ai mercati esteri dei sistemi economici dell'Italia centro-meridionale.

Vincoli esterni

La tematica dei vincoli, esterni rispetto all'Italia, per la crescita dei traffici commerciali, vincoli endogeni ai paesi dell'area dei Balcani, non sembra affrontabile senza una breve premessa di carattere storico. Rispetto ai paesi dell'Europa centro-orientale, i processi di transizione in gran parte dei paesi dell'area balcanica hanno subito gravi ritardi. Nel caso dei Balcani Occidentali a causa delle deleterie conseguenze della dissoluzione della Federazione jugoslava e dalla protratta fase di recessione e crisi economica causata dal

³ Vanno ricordate ovviamente le situazioni di "eccellenza", dove il supporto all'internazionalizzazione in termini di promozione, marketing e servizi sul territorio è sviluppata anche ad un livello nettamente superiore a quello nazionale.

⁴ "Poiché le PMI sono concentrate regionalmente, [...] una quota rilevante dello scambio italiano verso i paesi in via di adesione è detenuta dalle regioni adriatiche del Centro-Nord, assieme alla Lombardia. La concentrazione in tali regioni mostra il ruolo fondamentale svolto dalla cooperazione interregionale, sia a livello comunitario che bilaterale, centrata sulle regioni e sulle organizzazioni locali di natura sia pubblica che privata". Si veda "Per un Mezzogiorno Competitivo" estratto dal Documento di Programmazione Economico-Finanziaria per gli anni 2004-2007, Ministero dell'Economia e delle Finanze, luglio 2003.

conflitto; nel caso dei Balcani Orientali, riforme mal concepite e gestite nel periodo iniziale della transizione, unite ad assetti politico-istituzionali inefficienti e democraticamente immaturi, hanno determinato nella seconda metà degli anni '90 crisi economiche ed istituzionali.

In seguito, la nuova integrazione, o meglio collaborazione, tra questi paesi è risultata penalizzata dall'effettiva difficoltà di integrazione tra paesi che per collocazione internazionale uscivano da esperienze diverse⁵ e, nel caso dei paesi della ex Jugoslavia, Slovenia a parte, dalle enormi difficoltà economico-finanziarie e dall'insicurezza generale seguita al conflitto. I paesi della ex Jugoslavia hanno dovuto inoltre affrontare il problema della rifondazione istituzionale e della ridefinizione di un proprio nuovo spazio economico dopo la destrutturazione di quello jugoslavo.

Si può anche osservare, come hanno fatto alcuni analisti, che il basso livello di integrazione politica ed economica dei Balcani, certamente uno dei più gravi vincoli interni non infrastrutturali all'aumento degli scambi intra- ed extra-area, non sembra essere stato sinora percepito in tutta la sua portata dai paesi dell'area stessa, ed ha informato un atteggiamento passivo piuttosto che proattivo nei confronti della cooperazione regionale tout court. Tale atteggiamento è stato superato solo su alcune tematiche su cui c'è stata una priorità molto forte come quello della sicurezza, della lotta ai traffici ed alla criminalità organizzata. Altrimenti è sembrato prevalere lo schema "a raggio di bicicletta" (*hub and spikes*) in cui sono stati privilegiati i rapporti, economici e politici, con il centro, rappresentato dall'UE; nell'ultimo biennio vi è stato il progressivo delinearsi di una situazione "a ragnatela spezzata" dove gli stati hanno iniziato a collaborare tra loro. In questo quadro l'aumento della cooperazione regionale è stato spesso raggiunto solo con aumento dell'intervento esterno, promosso in primis dal Patto di Stabilità per l'Europa Sud-orientale.

Il lento processo di normalizzazione del dopo-Dayton, parzialmente interrotto dalla crisi del Kosovo del '99, è potuto riprendere con un certo vigore appena nel

⁵ La Federazione jugoslava apparteneva infatti alla schiera dei non allineati, l'Albania usciva da un isolamento pressoché totale, mentre Bulgaria e Romania uscivano dalla sfera di influenza sovietica.

2000, poiché sia in Croazia che nell'attuale Serbia e Montenegro, le due principali economie dei Balcani Occidentali, in quell'anno hanno chiuso un difficile fase politica che aveva pesantemente condizionato nella seconda metà degli anni '90 anche i rispettivi quadri economici. In Bosnia ed Erzegovina, invece, la soluzione politico istituzionale imposta dalla comunità internazionale mediante gli accordi di Dayton continua a mostrare forti limiti di auto-sostenibilità politica e sembra poco funzionale per i processi di riforma economica.

Alla luce di quanto appena ricordato è facile intuire come nell'area, le conseguenze dei profondi mutamenti di natura politico-istituzionale ed economica sia degli anni Novanta sia degli anni più recenti continuino a condizionare profondamente la vita di questi paesi.

Paesi	1989=100
Croazia	94,5
Bosnia ed Erzegovina	228,1*
Bulgaria	92,2
Romania	100,1
Serbia e Montenegro	53,6
Macedonia	82,2
Albania	131,0
Area balcanica	93,5

(*) La base per la Bosnia ed Erzegovina è il 1995. Fonte: ECE-UN (2005).

TABELLA 93 Livello del Pil nel 2004.

Il peso che tali dinamiche hanno avuto e continuano ad avere sulle capacità di sviluppo degli stessi paesi è ben riconoscibile nella tabella 65, dove si vede le difficoltà che alcuni di questi paesi mostrano nel raggiungere i livelli degli ultimi anni '80, prima dell'inizio della difficile e poco trasparente transizione nei Balcani Orientali e della dissoluzione dello spazio Iugoslavo. Come si nota, se si escludono tra i Balcani Orientali la Romania e tra i Balcani Occidentali l'Albania, i paesi interessati al conflitto devono ancora raggiungere il livello del Pil dell'89.

I vincoli di carattere infrastrutturale allo sviluppo dei traffici tra le regioni Italiane del Centro-Sud e l'entroterra balcanico, su cui si focalizza il paragrafo 3.2, non costituiscono quindi una variabile indipendente bensì vanno inseriti in un insieme di vincoli impliciti ed espliciti di sistemi nazionali che si confrontano con gravi difficoltà di carattere economico finanziario e istituzionale.

Innanzitutto, a causa dei lunghi anni di disinvestimento, le economie in questione devono affrontare un problema generale di scarsa competitività delle produzioni nazionali, condizionata da una base industriale solitamente concentrata in pochi settori manifatturieri di base con low-skills e basso valore aggiunto e con pochi comparti export-oriented. Il livelli attuali di produzione industriale, se comparati a quelli della fine degli anni '80, registrano scarti molto più forti; in questo caso siamo in presenza di processi di ristrutturazione e deindustrializzazione tali che i livelli del periodo di pre-transizione o pre-bellico non saranno comunque più raggiunti.

Paesi	1989=100
Bulgaria	64,4
Romania	54,4
Albania	29,0
Bosnia ed Erzegovina	15,3
Croazia	68,7
Macedonia	44,5
Serbia e Montenegro	41,7
Area balcanica	50,0

Fonte: ECE-UN (2005).

TABELLA 94 Livello della produzione industriale lorda nei Balcani Occidentali nel 2004.

I piani di risanamento e di privatizzazione delle imprese nazionali in molti casi risultano ancora in pieno svolgimento e le ricadute di tali processi sulla produttività e competitività potranno essere apprezzati esclusivamente nel medio e lungo periodo. Al momento le economie in questione restano trainate prevalentemente dalla domanda interna, fattore di crescita che alimenta, in

assenza di un processo significativo di sostituzione delle importazioni, la domanda di beni esteri e, combinandosi con un settore dell'export poco competitivo, continua a produrre forti squilibri esterni che devono poi essere limitati da politiche fiscali che limitano sia la crescita potenziale sia lo stesso interscambio. Infatti, una crescita equilibrata e sostenibile dell'area si tradurrebbe un aumento della domanda di beni di consumo ma soprattutto di beni di investimento esteri, differenziando la domanda di importazioni e quindi stimolando le esportazioni dei partner commerciali.

Inoltre, in assenza di un sufficiente flusso di investimenti esteri, le imprese locali difficilmente trovano le risorse sufficienti per modernizzare le produzioni ed incrementare la competitività al fine di un riposizionamento sui mercati internazionali. La scarsa presenza in questi mercati di imprese italiane (delocalizzate o internazionalizzate) delle regioni da noi considerate pesa dunque in modo significativo sulla capacità di creare nuovi traffici con l'area; un'eccezione è rappresentata dal ruolo delle imprese e quindi degli investimenti diretti esteri (Ide) italiani, in primis pugliesi, in Albania, i quali hanno alimentato un cospicuo traffico di perfezionamento passivo, creando quindi un circolo virtuoso Ide-esportazioni-importazioni.

Come accennato in apertura di capitolo, oltre a presentare, con l'eccezione della Croazia, basi produttive nazionali poco complementari e comunque sottodimensionate, l'area è poco integrata commercialmente. In particolare, se anche prima degli anni '90 i Balcani Orientali non avevano legami economici forti con l'area iugoslava, dopo la destrutturazione di quello spazio economico non c'è stato più un centro gravitazionale economico interno ed i Balcani Occidentali si sono riorientati soprattutto verso l'UE. Il commercio intra-regionale è quindi poco sviluppato e gli accordi commerciali bilaterali di libero scambio si sono finalizzati tra il 2003 e l'inizio del 2005, da cui una situazione ben esplicitata dalle due seguenti tabelle.

Anno/Paese	Albania	Bosnia Er.	Bulgaria	Croazia	Macedonia	Romania	Serbia e M.
1999	7,0	32,8	2,2	2,5	20,7	0,9	14,6
2000	6,1	21,4	4,4	2,0	19,8	0,7	20,9
2001	5,7	27,9	3,0	2,8	18,2	1,4	21,8
2002	6,1	22,8	2,5	2,7	11,1	1,1	15,3
2003	6,7	32,5	3,0	3,9	20,8	0,9	13,7

Fonte: WIIW (2004).

TABELLA 95 Importazioni dagli altri paesi dell'area balcanica come percentuale delle importazioni totali.

Anno/Paese	Albania	Bosnia Er.	Bulgaria	Croazia	Macedonia	Romania	Serbia e M.
1999	2,3	54,1	7,0	16,0	19,2	2,9	33,0
2000	2,1	42,9	8,6	14,7	20,4	2,9	33,8
2001	2,8	31,2	9,8	17,4	38,3	3,1	28,7
2002	2,2	37,2	9,3	19,2	20,0	2,9	31,1
2003	4,0	32,0	9,4	19,5	32,6	3,1	30,7

Fonte: WIIW (2004).

TABELLA 96 Esportazioni dagli altri paesi dell'area balcanica come percentuale delle esportazioni totali .

Come si nota, il commercio regionale è un elemento rilevante di crescita economica soltanto per Bosnia ed Erzegovina, Macedonia e Serbia e Montenegro, in quanto circa il 30% del loro export è intra-regionale. Tali flussi risultano inoltre concentrati: le esportazioni regionali della Bosnia ed Erzegovina sono divise tra Serbia e Montenegro e Croazia; la Serbia e Montenegro commercia nella regione con la Bosnia (50% dell'export) e secondariamente con la Macedonia (10% dell'export); la Macedonia destina il 20% del suo export alla Serbia e Montenegro ed il 5% alla Croazia.

Se ci si sposta dall'economia reale per analizzare i vincoli in termini di politiche economiche e più specificamente anche di politiche infrastrutturali, va notato che i processi di risanamento e consolidamento fiscale che in vario grado accomunano questi paesi, esigono uno stretto controllo della spesa pubblica e riducono la possibilità di nuovo indebitamento da parte dello stato. Da ciò derivano limiti alle possibilità di stanziamento di fondi per le grandi opere di

infrastrutturazione; sembra a tale proposito opportuno ricordare che il FMI, il quale attraverso accordi bilaterali di credito pluriennale (le cosiddette *facility*) con i singoli paesi dell'area, in parte determina e supervisiona le politiche di risanamento e consolidamento fiscale, pone dei precisi limiti all'accensione di nuovo debito estero sovrano con un evidente ricaduta per quanto riguarda la possibilità di finanziamento delle opere infrastrutturali⁶.

Nella fattispecie dei collegamenti dal porto di Ploce e quello di Bar verso l'interno, oltre ad un evidente problema di molteplicità di soggetti ed interessi coinvolti spesso contrapposti, sembra inoltre sussistere un problema di priorità. In questa prima fase⁷, la maggior parte degli investimenti-interventi di ammodernamento finanziati sia con fondi nazionali che con fondi delle IFI si è concentrata sui principali assi di collegamento verticale verso l'UE ed in particolare sul Corridoio 10. Inoltre, limiti di carattere politico, istituzionale e normativo hanno ritardato il ricorso allo strumento della concessione, strumento necessario per il coinvolgimento del capitale privato in questo settore. L'elevata frammentazione dell'area in un numero considerevole di piccoli stati ed entità territoriali, esige un coordinamento delle politiche infrastrutturali tra i molteplici attori, rendendo difficile la pianificazione degli interventi che coinvolgono più territori e che presuppone la capacità di elaborazione di strategie di sviluppo comuni.

La breve trattazione qui proposta dei vincoli ai traffici dall'Adriatico all'interno dell'area balcanica, vincoli differenti e complementari rispetto a quelli puramente infrastrutturali, non ha l'ambizione di essere esaustiva, bensì si propone di offrire alcuni ulteriori spunti di riflessione sul tema complesso dello sviluppo dei traffici tra le regioni centro-meridionali italiane e l'entroterra dei balcani. Ne emerge chiaramente che, oltre ai vincoli di tipo infrastrutturale, ci sono degli importanti

⁶ I tetti all'indebitamento non sono fissi, ma variano di anno in anno e nel corso dell'anno sono soggetti a varie revisioni che tengono conto dell'andamento rispetto ai *target* trimestrali. Si nota poi un significativo scarto tra il tetto e l'effettiva accensione di nuovo debito. Verosimilmente in sede di negoziazioni questi tetti possono essere rivisti, soprattutto nel caso della presentazione di programmi di investimento assistiti da soggetti terzi come UE, ecc..

⁷ Questo con riferimento alla Serbia e Montenegro che rappresenta uno dei principali snodi trasportistici dell'intera area e che ha potuto avviare i primi investimenti infrastrutturali strategici solo negli ultimi anni.

vincoli legati alla capacità limitata di creare occasioni di scambio da parte di due aree economiche con compositi deficit relativi di sviluppo. In queste condizioni, una migliore dotazione infrastrutturale probabilmente potrebbe risultare solo in parte determinante ma certamente da sola non risolutiva.

I potenziali di sviluppo dei paesi dell'area balcanica permangono tuttavia elevati, soprattutto considerando i bassi livelli di partenza e i ritmi di espansione economica che caratterizzano attualmente un'area che è ancora debolmente integrata dal punto di vista economico e che dopo la destrutturazione dello spazio economico jugoslavo è diventata tendenzialmente *trade-diverting*. Una maggiore integrazione economica favorirebbe anche la specializzazione dei piccoli sistemi produttivi nazionali, altrimenti troppo isolati e frazionati.

Un'iniziativa tesa a rendere lo spazio economico balcanico più integrato e quindi più attraente per gli scambi ma soprattutto gli investimenti esteri, è stata intrapresa nell'ambito del Patto di Stabilità per l'Europa Sud-Orientale nel giugno 2001 quando è stato siglato a Bruxelles dai paesi dell'area in esame un Memorandum d'Intesa (*Memorandum of Understanding on Trade Liberalization and Facilitation*). L'impegno era quello di accrescere la mutua cooperazione e di perseguire un'ulteriore liberalizzazione del commercio nell'ambito del WTO, rafforzando i legami con l'UE in modo da stimolare la crescita economica, creare lavoro, richiamare gli investimenti stranieri. In particolare, l'obiettivo era il perfezionamento del regime di libero scambio in essere tra i paesi sottoscrittori attraverso il completamento della rete regionale di accordi di libero scambio bilaterali entro il 2008, l'abolizione progressiva delle barriere non tariffarie e l'abbattimento delle tariffe esistenti (almeno il 90% dell'interscambio dell'area nell'arco di 6 anni, sia in termini di linee tariffarie che di valore)⁸.

La sinora scarsa integrazione economica regionale, d'altra parte, si accompagna all'altro elemento negativo prima richiamato, a dire lo scarso coordinamento delle politiche infrastrutturali. I due elementi non sono indipendenti: esempi storici come il Mercosur e l'allargamento dell'UE ai paesi mediterranei (Spagna,

⁸ Varie analisi e pareri di fattibilità avevano subito sottolineato che sarebbe stato più efficace sottoscrivere un unico accordo da parte dei paesi della regione. In caso di impossibilità politica era consigliata la scelta di un accordo "tipo", che fosse il più omogeneo possibile.

Portogallo e Grecia) mostrano che è stata la creazione di aree di libero scambio ad aumentare la pressione per l'incremento degli investimenti in infrastrutture di trasporto⁹.

⁹ Nel caso dell'allargamento del '96, era stato creato un Comitato per le Infrastrutture nell'ambito del Mercato Unico per coordinare gli investimenti.

3.2. Le prospettive di sviluppo dei traffici

Quali possono essere le prospettive di sviluppo dell'interscambio dell'Abruzzo con l'area balcanica? Va osservato che la buona dinamica dei flussi ha permesso alla regione di non perdere terreno rispetto all'Italia meridionale, macro-area di riferimento, in termini di quota sull'interscambio totale e di non perderlo neanche rispetto al sistema regionale formato da Lazio, Molise e dallo stesso Abruzzo¹⁰. In quest'ultimo caso il peso sull'interscambio rispetto a questo sistema territoriale "naturale" è passato dal 37,1% al 40,7%.

Va anche osservato un peso relativamente più significativo delle modalità di trasporto terrestri rispetto alla distribuzione modale media dell'Italia meridionale, spiegabile in parte con lo scarso sviluppo dei rapporti di scambio con alcuni paesi dell'area balcanica come Albania, Serbia e Macedonia. Il miglioramento delle direttrici terrestri di penetrazione verso queste aree, in primis la direttrice montenegrino-serba Bar-Belgrado e la direttrice albano-macedone Durazzo-Skopje nonché le loro interconnessioni tra Albania e Montenegro, potrebbe favorire un aumento dell'interscambio anche con la parte sud-occidentale dell'area balcanica. Ma una condizione ineludibile, al fine del raggiungimento di questo obiettivo, è il potenziamento e la messa in rete dei punti di accesso portuali al di qua ed al di là dell'Adriatico; solo in questo caso si potranno cogliere a pieno le opportunità offerte dalle interessanti prospettive di crescita dell'area.

Una simulazione con modello gravitazionale elaborata dal CERPEM di Bari nell'ambito di uno studio svolto dall'ISDEE per il Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e di Coesione del Ministero dell'Economia e delle Finanze¹¹, ha cercato di individuare le potenzialità dell'interscambio tra le regioni italiane ed i paesi dei Balcani. Nel caso dello scenario di base, il quale ipotizza su un periodo decennale una crescita media annua per l'area balcanica del 4%, valore conservativo alla luce dei tassi di crescita medi degli ultimi anni, ed una crescita media annua dell'Italia del 2% annuo, il modello gravitazionale quantifica in circa

¹⁰ Si vedano le conclusioni.

¹¹ "Lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto nei Balcani e il loro impatto sull'economia italiana e del Mezzogiorno – le questioni fondamentali", si veda per informazioni http://www.dps.tesoro.it/convegni_2005.asp.

42 milioni di euro di esportazioni aggiuntive a prezzi 2003 la ricaduta di miglioramenti infrastrutturali, logistici e normativo-procedurali che portassero ad una riduzione della distanza “teorica” del 4% annuo¹². Si tratterebbe quindi di una variazione cumulata a prezzi costanti del 33,9% per il solo effetto delle miglorie relative all’”infrastrutturazione” in senso allargato. Tali valori sono in linea con quelli di tutta l’Italia meridionale (34,3%), a significare che vi è un interessante potenziale commerciale inespresso da sviluppare nei prossimi anni da parte dell’Abruzzo.

¹² Senza entrare in una descrizione tecnica di un modello gravitazionale, si può dire, in prima approssimazione che, a differenza della distanza geografica, la distanza “teorica” utilizzata nel modello gravitazionale: è una cosiddetta variabile proxy che “cattura” le frizioni al commercio internazionale: costi di trasporto, *mancaza di infrastrutture*, barriere all’integrazione (legami socio-economici, culturali).

3.3 Scambi, cooperazione, investimenti

Gli scenari di sviluppo della cooperazione economica (e no) tra l'Italia e l'area balcanica sono legati, considerando soprattutto l'assetto economico e politico-istituzionale non ancora stabile di una parte dei Balcani Occidentali, ad un numero di dimensioni e variabili molto alto. Ai fini di questa analisi possiamo banalmente ridurre questa complessità ad alcune dimensioni: la crescita dell'area balcanica, le prospettive di crescita dell'interscambio e degli investimenti intra-area e tra l'area e l'UE, il suo livello di integrazione economica e no, la presenza di iniziative di cooperazione di soggetti istituzionali, pubblici e privati. Trasversale a queste dimensioni è il tema dello sviluppo infrastrutturale che è rilevante sia per quanto riguarda le prospettive di crescita e di interscambio che le prospettive di integrazione dell'area e che verrà richiamato quindi in punti diversi di questo capitolo.

Le prospettive di crescita dell'area

Le prospettive di crescita dell'area balcanica sono, e lo saranno maggiormente nei prossimi anni, la risultante di percorsi e traiettorie sempre più differenziate. I Balcani Orientali, assieme alla Croazia, sono entrati nella fase virtuosa di "preadesione"¹³ che vede le aspettative interne ed esterne sostenere in primis la domanda di investimenti; i restanti paesi dei Balcani Occidentali vedono il quadro di crescita dipendere dal quadro politico-istituzionale, interno ed esterno, non ultima la ridefinizione delle prospettive di integrazione europea.

Nei resto dei Balcani Occidentali, sub-area di interesse primario per quest'analisi, se da un lato si manifestano i segnali di un lento ma faticoso processo di stabilizzazione economica, restano aperte, come anticipato all'inizio, quasi tutte le questioni istituzionali. E' a questo proposito oramai comune l'opinione che senza una chiara agenda di politica internazionale questi paesi rischiano di non

¹³ Dopo la firma il 25 aprile dell'anno in corso del Trattato di Adesione, l'adesione per Romania e Bulgaria è programma per il 1° gennaio 2007, ma l'UE potrebbe avvalersi della clausola di salvaguardia nel caso di forti ritardi e/o inadempimenti dei due paesi candidati per quanto riguarda il recepimento dell'*acquis communautaire*, facendo posticipare di un anno (al 2008) la data dell'adesione. Per la Croazia, i cui negoziati sono iniziati il 20 ottobre, la data più vicina per una possibile adesione è il 2009.

avere la necessaria volontà e consenso politici interni necessari per affrontare una serie di riforme strutturali ed istituzionali estremamente impegnative ma indispensabili per assicurarsi una prospettiva credibile di sviluppo¹⁴. A livello socio-economico il quadro è complicato dalla presenza, in molte aree, di livelli di disoccupazione e povertà non sostenibili che impediscono lo sviluppo del capitale umano, pre-condizione per assicurare nel medio e lungo periodo tassi di crescita sufficientemente elevati da consentire avanzamenti sensibili nel processo di convergenza verso gli standard socioeconomici comunitari.

E' allora un segnale positivo che le prospettive di integrazione europea per l'area siano state rilanciate dall'apertura, nel mese di ottobre, dei negoziati con la Serbia e Montenegro per la conclusione di un Accordo di stabilizzazione ed associazione¹⁵, apertura che, assieme a quelle che si potrebbero concretizzare nel 2006, rende più verosimili le *road maps* proposte da autorevoli think-tank europei. Ad esempio la Commissione Internazionale sui Balcani¹⁶, oltre a proporre un nuovo summit UE-Balcani nell'autunno 2006, ha presentato una serie di percorsi in fasi per risolvere le questioni dello status del Kosovo, rafforzare l'architettura della Bosnia ed Erzegovina e arrivare ad una soluzione per l'unione statale di Serbia e Montenegro, giudicata "disfunzionale". Queste soluzioni sono proposte all'interno di un quadro di progressivo impegno e coordinamento con l'UE che si completerebbe con l'adesione dell'area nel 2014. Va osservato tuttavia che la road map effettiva sarà fortemente condizionata dal supporto finanziario esterno, in primis quello dell'UE, legato alla definizione del ciclo di bilancio 2007-2013, ancora da venire. Vi è un forte sostegno tra gli analisti a favore di un nuovo approccio dell'UE che integri in una nuova facility

¹⁴ Si pensi alla messa punto di istituti di mercato necessari per la protezione dei diritti di proprietà, la creazione di quadri legislativi coerenti ed in grado di assicurare la conduzione e protezione delle attività economiche, la riforma della pubblica amministrazione e la lotta alla corruzione.

¹⁵ A questa apertura potrebbe seguire in tempi brevi l'apertura dei negoziati di adesione con la Macedonia e la conclusione dei negoziati per la conclusione dell'Accordo di stabilizzazione ed associazione con l'Albania.

¹⁶ Si veda *The Balkans in Europe's Future*, International Commission for the Balkans, April 2005 (www.balkan-commission.org/activities/Report.pdf).

finanziaria - mirata a tutti i paesi partecipanti al Processo di Stabilità ed Associazione - gli strumenti di pre-adesione ed i Fondi di Coesione ¹⁷.

Detto questo possiamo osservare che le prospettive di crescita economica per il quinquennio 2005-2009, alla luce degli scenari piuttosto conservativi del FMI, sono incoraggianti, segnale di una progressiva stabilizzazione di alcune determinanti economiche, condizionatamente allo scenario complesso sopra descritto.

	2000-2004	2005-2009
Bulgaria	4,9	5,4
Romania	5,3	5,5
Balcani Orientali	5,2	5,5
Albania	6,3	6
Bosnia ed Erzegovina	4,7	5,5
Croazia	4,1	4,2
Macedonia	1,3	4,2
Serbia e Montenegro	4,8	5
Balcani Occidentali	4,4	4,7
Balcani	4,8	5,1

Fonte: IMF Staff Reports, vari numeri (2005); WIIW.

TABELLA 97 Scenari di crescita del Pil per i paesi dell'area balcanica.

Se i differenziali non sono molto ampi tra i due quinquenni, tranne il caso della Macedonia che sconta la crisi del 2001 e la stentata ripresa degli anni successivi, per tutte le economie i trend sono stabili ed in moderata crescita, con l'eccezione dell'Albania che comunque resta l'economia più dinamica dell'area. I valori previsivi possono essere interpretati come una *baseline* piuttosto moderata, uno scenario di crescita cioè sicuramente non ottimistico e quindi tanto più apprezzabile per le implicazioni positive che esso sottende.

La crescita nel medio termine, ed ancor più nel lungo periodo, potrebbe giovare

¹⁷ Si veda il recente *Breaking out the Balkan Ghetto: Why IPA should be changed*, European Stability Initiative, June 2005 (http://www.esiweb.org/pdf/esi_westernbalkans_breaking_out.pdf).

in modo significativo del rafforzamento della rete infrastrutturale e dell'innalzamento della qualità dei servizi pubblici in genere. In particolare l'attuale rete infrastrutturale di trasporto è insufficiente, soprattutto per quanto concerne la qualità ed estensione del network stradale, anche se comparata con altre realtà allo stesso livello di sviluppo economico. Senza entrare nel dettaglio di una letteratura molto ampia sul rapporto tra crescita e dotazione infrastrutturale¹⁸, va osservato che gli studi che hanno affrontato il rapporto tra investimenti infrastrutturali – e in generale pubblici – e crescita del Pil oppure dell'output e della produttività non hanno generato risultati univoci, tuttavia in modo sintetico si può dire che un incremento dell'1% dello stock di capitale produce un incremento compreso tra lo 0,2% e lo 0,4% dell'output del settore privato; in particolare l'elasticità delle infrastrutture "core", incluse autostrade, arterie di gran traffico, aeroporti, ecc. varia, a seconda degli studi e delle metodologie impiegate, tra lo 0,25 e lo 0,4%.

A livello di mercato e di impresa le infrastrutture di trasporto insieme alle altre infrastrutture (energetiche e di comunicazione in primis) modificano, tra l'altro, l'estensione del mercato e quindi l'opportunità dei produttori di sfruttare economie di scala e di specializzazione ed alterano la distribuzione dei costi di trasporto, comunicazione e informazione a livello di impresa, facendo diminuire alcune barriere all'entrata nei mercati ed aumentando il livello di concorrenzialità dei mercati stessi.

Per quanto concerne le future politiche economiche di accompagnamento va osservato che in paesi a livello di reddito medio-basso come quelli dell'area balcanica, il rafforzamento infrastrutturale è una condizione necessaria, affinché le riforme macroeconomiche, sia in atto che future, determinino un'espansione significativa degli investimenti privati e quindi della dotazione di capitale fisso, uno degli elementi necessari, anche se non sufficienti, per la sostenibilità della crescita nel medio e lungo termine. Il capitale infrastrutturale è quello tra i fattori

¹⁸ Dalla fine degli anni '80 e per tutti gli anni '90 sono state effettuate molte analisi con lo scopo di misurare il contributo del capitale pubblico in termini di aumento delle possibilità produttive, della riduzione dei costi per il settore produttivo privato ed in termini di accelerazione della crescita. Per una descrizione sintetica delle problematiche affrontate nella letteratura economica specifica si vedano i due volumi a cura di C. Jean e T. Favaretto in bibliografia.

produttivi a generare un numero maggiore di ricadute sul tessuto economico, esternalità positive che fanno sì che il rendimento sociale marginale dei singoli progetti sia significativamente superiore al rendimento marginale privato; è quindi tanto più necessario l'intervento pubblico e del finanziamento internazionale, tanto più elevate e numerose sono le potenziali esternalità.

Va comunque ricordato che i tassi di rendimento per i diversi tipi di infrastruttura sono fortemente decrescenti e ciò non supporta la scelta di politiche di sviluppo basate esclusivamente sugli investimenti infrastrutturali; al contrario i risultati indicano una forte complementarità tra infrastrutture e capitale fisico ed umano e quindi supportano la scelta di politiche di sviluppo basate sul concetto di crescita bilanciata.

Le prospettive dell'interscambio intra-area, con l'UE e con l'Italia

La situazione attuale dell'interscambio intra-area, con l'UE e con l'Italia, in parte già descritta nel capitolo 1.4, è ripresa sinteticamente, aggiornandola, nelle tabelle seguenti.

Quello che emerge con evidenza è che l'interscambio intra-area è in pratica sviluppato da tre paesi, a dire la Bosnia ed Erzegovina, la Macedonia e la Serbia e Montenegro, mentre per la Croazia e, in maniera sensibilmente minore, la Bulgaria l'area balcanica assume un ruolo significativo solo come mercato di destinazione delle loro merci.

(%)	Intra-area	UE	UE-4*	Italia
Albania	3,6	84,5	81,9	73,4
Bosnia ed Erzegovina	35,2	60,0	42,8	19,0
Croazia	20,1	62,6	42,7	22,3
Macedonia	43,6	44,6	29,8	0,7
Serbia e Montenegro	31,7	51,6	38,3	19,1
Bulgaria	10,1	57,0	33,4	13,4
Romania	3,6	71,0	43,6	20,5

Fonte: Elaborazione ISDEE su dati WIIW; * Austria, Germania, Grecia ed Italia.

TABELLA 98 Quota delle esportazioni verso l'area balcanica, l'UE e l'Italia nel 2004

E' manifesta quindi la marginalità dell'area per gli scambi dell'Albania, della Romania e, ad un livello intermedio, anche della Bulgaria e della Croazia. L'area continua quindi ad essere poco integrata commercialmente, mentre l'UE

rappresenta il mercato di riferimento; se alcuni analisti identificano negli eventi bellici degli anni '90 la causa di questa tendenza centrifuga e non centripeta quanto all'interscambio, non va dimenticato che Uvalic (2001) ricorda che nell'89 il livello di integrazione dell'area in esame era comunque molto basso¹⁹.

(%)	Intra-area	UE	UE-4*	Italia
Albania	6,1	72,5	61,1	34,7
Bosnia ed Erzegovina	34,9	59,7	28,9	10,0
Croazia	5,2	69,6	39,7	16,9
Macedonia	24,2	59,5	33,5	0,4
Serbia e Montenegro	15,4	56,3	36,0	12,8
Bulgaria	3,2	59,4	36,8	10,4
Romania	1,2	72,0	42,0	17,6

Fonte: Elaborazione ISDEE su dati WIIW; * Austria, Germania, Grecia ed Italia.

TABELLA 99 Quota delle importazioni verso l'area balcanica, dall'UE e dall'Italia nel 2004.

Gligorov (2000), d'altronde, sostiene in modo convincente che dal punto di vista economico l'area non può essere considerata una regione economica e verosimilmente non lo sarà in futuro, inoltre l'area non è al momento una regione *trade-creating* e negli anni '90 è stata certamente *trade-averting*, cioè ha limitato il volume totale di interscambio ed ha deviato i flussi di interscambio fuori dalla regione a causa di continui shock (sanzioni, embarghi, chiusure dei confini, tensioni politiche, costi di transazione, instabilità macroeconomica, introduzione di barriere tariffarie e no)²⁰.

Questo tuttavia non significa che non vi possano essere ampi margini di recupero, come osservano Cassano e Onelli (2003): a 10 anni distanza dall'inizio

¹⁹ “[...] despite geographical proximity, the SEE region in 1989 was not at all economically integrated, except for economic links within former Yugoslavia. At that time, the SEE region actually consisted of two sub regions: the first, relatively integrated, encompassed the economies of the six republics of former Yugoslavia, and the second, characterized by very weak mutual trade links, comprised the other three SEE countries (nadir: Albania, Bulgaria e Romania). Trade flows between the two SEE region were negligible.”.

²⁰ Inoltre, le sanzioni imposte alla Federazione iugoslava, l'embargo della Grecia nei confronti della Macedonia e la debolezza delle amministrazioni doganali hanno portato, in particolare nei Balcani Occidentali ma anche in Bulgaria e Romania, a rafforzare l'economia grigia, il contrabbando e l'allontanamento dei flussi dai canali ufficiali.

nel '93 del conflitto nell'ex-lugoslavia i quattro paesi coinvolti non avevano recuperato il livello delle esportazioni, pari al 60,1%, mentre le esportazioni di Bulgaria, Romania ed Albania erano superiori rispettivamente del 142,8%, 175,2% e 163,9%. Tale margine "potenziale" di recupero, il quale porterebbe le esportazioni in valore ad un livello superiore di 2,5 volte a quello attuale, è tuttavia condizionato alla ricostruzione della base produttiva – e quindi delle potenzialità esportative - e alla formazione di un sistema di divisione del lavoro all'interno di uno spazio economico integrato. Questo aumento delle esportazioni inoltre potrebbe non modificare l'attuale conformazione centrifuga dell'interscambio dell'area ma strutturarsi in base al peso dei flussi bilaterali attuali.

Quello che potrebbe invece potenziare l'interscambio intra-area è la creazione di un'area di libero scambio per molti dei prodotti industriali e delle linee tariffarie entro il 2008, prevista dal Memorandum di Intesa firmato a giugno del 2001 nell'ambito del Patto di Stabilità per l'Europa Sud-orientale²¹. In particolare, l'obiettivo era il perfezionamento del regime di libero scambio in essere tra i paesi sottoscrittori attraverso il completamento di una rete regionale di accordi bilaterali di libero scambio entro il 2002, l'abolizione progressiva delle barriere non tariffarie e l'abbattimento delle tariffe. Al momento sono state abolite le quote ed i dazi alle esportazioni per i beni industriali, ma sussiste una serie di dazi all'importazione che sono elencati in apposite liste per ogni accordo bilaterale e che saranno progressivamente abbassati sino alla loro estinzione prevista al 1° gennaio 2008. Nella prima decade di questo giugno, in un meeting a livello ministeriale i paesi membri si sono impegnati a lanciare le negoziazioni per trasformare gli attuali 21 accordi bilaterali di libero scambio in vigore dall'inizio dell'anno in un singolo accordo generale che dovrebbe essere concluso entro il

²¹ Il 27 giugno 2001 è stato siglato a Bruxelles dai paesi dell'area in esame un *Memorandum d'Intesa (Memorandum of Understanding on Trade Liberalization and Facilitation)*, a cui si è aggiunta anche una Dichiarazione d'Intenti della Repubblica di Moldavia, la quale si è impegnata unilateralmente a rispettare il Memorandum. L'impegno era quello di accrescere la mutua cooperazione e di perseguire un'ulteriore liberalizzazione del commercio nell'ambito del WTO e rafforzando i legami con l'UE in modo da stimolare la crescita economica, creare lavoro e richiamare gli investimenti stranieri.

2006. Questa soluzione, suggerita da varie analisi²², sostituirebbe gli attuali accordi, la cui omogeneizzazione si annunciava problematica, con un unico accordo che costituirebbe un forte incentivo per la cooperazione economica regionale, l'incentivazione degli scambi e degli investimenti.

Le prospettive dell'interscambio con l'UE sono subordinate alla constatazione che l'Unione Europea rimarrà il partner di riferimento dell'area; l'adesione di Slovenia ed Ungheria ha oltretutto rafforzato il peso dell'UE nell'interscambio dell'area. Il commercio in uscita dai Balcani Occidentali verso l'UE è in pratica liberalizzato al 95% grazie alle Concessioni Commerciali Autonome (ATC) introdotte nel 2000 e successivamente integrate ed ampliate nel 2001²³. Nel caso dei Balcani Orientali gli Accordi di associazione hanno comportato una liberalizzazione della stessa intensità (95%) delle esportazioni destinate al mercato comunitario e le ultime restrizioni cadranno con l'adesione²⁴. Va osservato che con la liberalizzazione tariffaria non si eliminano tuttavia tutti i vincoli all'interscambio: anche se vengono ridotte od eliminate tariffe e quote permangono altri freni agli scambi come lo stato delle infrastrutture, la capacity amministrativa e procedurale, eccetera.

Alla luce di quanto sinora osservato si può concludere che la dinamica futura dell'interscambio con l'UE dipenderà dal quadro di sviluppo generale dell'area balcanica più che da elementi e vincoli interessanti direttamente i flussi, anche perché le barriere di tipo tariffario al commercio sono state già in gran parte rimosse: in particolare sarà rilevante il tipo di *shift* nella distribuzione merceologica, auspicabilmente verso produzioni a più alta intensità tecnologica e di capitale umano, in quanto l'aumento dei redditi porterà ad una erosione dei

²² Tra le più recenti ed argomentate si veda "Trade Liberalisation in South East Europe: From a Network of 23 FTAs to a Full Free Trade Area?", di P.A. Messerlin e S. Miroudot, GDN-WIIW, November 2003.

²³ Restrizioni quantitative si applicano nel caso dei prodotti tessili, ittici e del vitello da latte ma non a tutti i cinque paesi per il gioco complesso dei vari regolamenti comunitari e degli accordi bilaterali tra cui gli Accordi di Stabilizzazione ed Associazione. Si veda i seguenti Regolamenti del Consiglio Europeo: CR 2007/2000, CR 2563/2000, CR 2487/2001.

²⁴ Quando Bulgaria e Romania diverranno paesi membri gli accordi bilaterali di libero scambio in essere con i paesi dei Balcani Occidentali, parte del Memorandum di Intesa del giugno 2001, verranno sostituiti dalle Concessioni Commerciali Autonome.

vantaggi comparati in termini di costo.

Per quanto concerne l'Italia, va osservato che il nostro paese, essendo il principale partner commerciale delle due maggiori economie dell'area, la Romania e la Croazia, risultava nel 2004 il primo partner commerciale a livello di area con il 24,3% dell'interscambio pari a 26 miliardi di € circa, seguita dalla Germania con una quota del 22,4%, dall'Austria (8,3%) e dalla Grecia con il 5,0% circa.

	Albania	Bosnia Er.	Bulgaria	Croazia	Macedonia	Romania	Serbia e M.
Austria	0,5%	6,3%	2,9%	9,3%	0,5%	5,3%	4,7%
Germania	4%	17%	11,4%	11%	19,7%	15,2%	10,2%
Grecia	4%	0,4%	5,7%	0,2%	9%	2,6%	4,4%
Italia	73,4%	19%	13,4%	22,3%	0,7%	20,5%	19,1%

Fonte: Elaborazione ISDEE su dati WIIW.

TABELLA 100 Quota relativa dei paesi dell'UE-4 come partner commerciali dei paesi dei Balcani – Esportazioni

Per quanto concerne le esportazioni dall'area verso l'UE-4 l'Italia risultava il primo mercato di destinazione con il 15,9% delle esportazioni dell'area, seguita dalla Germania con una quota del 13,5%, dall'Austria (5,3%) e dalla Grecia con il 3,1% circa.

	Albania	Bosnia Er.	Bulgaria	Croazia	Macedonia	Romania	Serbia e M.
Austria	1,5%	5,8%	4%	7%	3,3%	5,7%	6,4%
Germania	5,2%	12,6%	14,9%	15,5%	13,3%	17,1%	13,9%
Grecia	19,8%	0,5%	7,6%	0,3%	16,5%	1,6%	3%
Italia	34,7%	10%	10,4%	16,9%	0,4%	17,6%	12,8%

Fonte: Elaborazione ISDEE su dati WIIW.

TABELLA 101 Quota relativa dei paesi dell'UE-4 come partner commerciali dei paesi dell'Europa Sud-Orientale – Importazioni .

Per quanto concerne le importazioni dell'area dall'UE-4, l'Italia risultava il secondo paese fornitore con il 27,2%, tuttavia molto vicina al primo partner, la

Germania (27,4%), e nettamente distanziata dall'Austria con il 10% e dalla Grecia con il 6,0%.

Quali sono le potenzialità per l'interscambio con l'Italia ed il Mezzogiorno, alla luce di quanto sopra detto e dei problemi di accesso all'area balcanica esposti nei precedenti capitoli? Una simulazione con modello gravitazionale elaborata dal CERPEM di Bari nell'ambito di uno studio svolto dall'ISDEE per il Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e di Coesione del Ministero dell'Economia e delle Finanze²⁵, ha cercato di individuare le potenzialità dell'interscambio tra le regioni italiane ed i paesi dei Balcani. Nel caso dello scenario di base, il quale ipotizza su un periodo decennale una crescita media annua per l'area balcanica del 4%²⁶, ed una crescita media annua dell'Italia del 2% annuo, il modello gravitazionale stima per l'Italia e il Mezzogiorno un "potenziale inespresso" al 2003, cioè il rapporto tra l'export "potenziale", date le distanze geografiche e i differenziali a livello di pil procapite, e l'export effettivo, rispettivamente del 107% e del 228% circa, a dire che le esportazioni effettive a totale Italia sono "in linea" con quelle potenziali, mentre nel caso del Mezzogiorno le esportazioni effettive sono meno della metà di quelle potenziali. Cosa fare per diminuire questo rapporto? Cosa è che rende il commercio nell'Italia meridionale tanto più basso rispetto a quello teorico? La risposta sta nel concetto di distanza: semplificando si può concludere che una serie di fattori rendono la "distanza effettiva" nettamente superiore a quella geografica, e tali fattori sono ovviamente delle variabili latenti che riguardano tutta una serie di vincoli agli scambi (*trade resistance*): qualità delle infrastrutture; border effects (lingua; cultura; ecc.); politiche commerciali; qualità delle istituzioni. Visto che i tre ultimi ordini di vincolo al commercio sono omogenei a livello nazionale, si può inferire che è la qualità delle infrastrutture a fare la differenza tra l'Italia ed il Mezzogiorno.

²⁵ "Lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto nei Balcani e il loro impatto sull'economia italiana e del Mezzogiorno – le questioni fondamentali", si veda per informazioni http://www.dps.tesoro.it/convegni_2005.asp.

²⁶ Valore conservativo alla luce dei tassi di crescita medi degli ultimi anni e di quelli medi previsti per il quinquennio 2005-2009.

Gli investimenti italiani nell'area

La cooperazione economica può essere valutata sia in termini di flussi di interscambio che in termini di presenza sul territorio, attraverso forme di cooperazione economica più sofisticate quali, gli investimenti diretti all'estero (Ide), la cooperazione tecnologica e, in primis da parte del settore pubblico e del settore non governativo, la cooperazione allo sviluppo che si articola nei paesi della regione in modo molto differenziato grazie ad una presenza significativa ed articolata di organizzazioni nazionali e multilaterali.

Va subito osservato che la posizione di eccellenza dell'Italia negli scambi con l'area rispetto ai diretti competitori non viene mantenuta per quanto riguarda gli Investimenti Diretti Esteri²⁷ dove a fine 2004, in base ai dati più recenti disponibili da fonti nazionali ed internazionali, il paese risulta essere il terzo paese investitore con l'8,2% del totale degli Ide cumulati nell'area rispettivamente alle spalle dell'Austria (16,2%) e della Germania (10,6%) e davanti alla Grecia (7,9%).

	Albania			Bosnia Erzegovina			Bulgaria			Croazia		
	Rank	Mio €	Quota	Rank	Mio €	Quota	Rank	Mio €	Quota	Rank	Mio €	Quota
Austria	3	109	11,3%	3	220	15,4%	1	1340	16,4	1	2578	27,0%
Germania	6	13	1,5%	5	124	8,7%	4	736	9,0	2	1544	16,2%
Grecia	2	310	32,2%	<10	n.d.	0,1%<	2	832	10,2	<25	n.d.	0,1%<
Italia	1	385	40,0%	10	51	3,5%	5	575	7,1	4	869	9,1%
Mondo		964	100%		1428	100%		8155	100%		9544	100%

Fonte: WIIW; Banche Centrali Nazionali; Agency di Promozione degli Investimenti Esteri, UNCTAD

TABELLA 102 Posizione relativa di Austria, Francia, Germania, Grecia ed Italia sugli IDE

²⁷ Le tabelle 74 e 75 relative agli Investimenti Diretti Esteri scontano una serie di limiti legati alle differenti metodologie di raccolta dei dati nei paesi di riferimento, all'utilizzo di diverse definizioni di Investimento Diretto Estero che vedono includere o meno alcune sub-categorie di Ide (Investimento Diretto Estero di tipo gestionale, Ide di portafoglio, investimenti cash o in kind) ed alle lacune nella rilevazione nazionale. Tuttavia il valore indicativo di tali tabelle è alto soprattutto se si vuole apprezzare la posizione relativa del nostro paese nei confronti dei principali concorrenti e fare delle valutazioni tra le performance nel momento dell'interscambio e quelle nel momento della cooperazione economica.

*cumulati totali dei paesi dell'Europa Sud-Orientale*²⁸

	Macedonia			Romania			Serbia e Montenegro		
	Rank	Mio €	Quota	Rank	Mio €	Quota	Rank	Mio €	Quota
Austria	8	33	3,6%	7	633	6,2%	1	720	20,0%
Germania	7	36	4,0%	6	727	7,2%	3	504	14,0%
Grecia	2	242	26,7%	2	1159	11,4%	5	252	7,0%
Italia	13	17	1,9%	4	789	7,8%	6	180	5,0%
Mondo		906,4	100,0%		10160	100,0%		3.600	100,0%

Fonte: WIIW; Banche Nazionali; Agenzie di Promozione degli investimenti Esteri; UNCTAD.

*TABELLA 103 Posizione relativa di Austria, Francia, Germania ed Italia sugli Ide cumulati totali dei paesi dell'Europa Sud-Orientale*²⁹

Si tratta della nota forbice tra flussi commerciali e investimenti diretti esteri, indice della difficoltà delle imprese (e del “sistema paese”) nel passare dalla fase di interscambio puro a quella di forme di cooperazione economica più complessa, forbice che si è andata tuttavia chiudendo negli ultimi anni.

Come si osserva dalla tabella 76, relativa al rapporto tra stock di Ide e Pil, i paesi dell'area balcanica presentano un valore medio di questo rapporto che è inferiore a quello europeo ma non in modo accentuato. Inoltre tra il 1999 ed il 2004 tale rapporto è più che raddoppiato ed in alcune economie, come quelle della Bulgaria e della Croazia, è divenuto superiore od uguale a quello medio dell'UE-25. Anche nei rimanenti paesi dei Balcani Occidentali tale valore, con l'eccezione della Serbia e Montenegro, ha superato il 20%, livello da cui sono lontane molte economie degli stati membri tra cui l'Italia.

²⁸ Albania: 1985-2003; Bosnia ed Erzegovina: 1994-2004; Bulgaria: 1992-2004; Croazia: 1993-2004.

²⁹ Macedonia: 1997-2004; Romania: 1993-2003; Serbia e Montenegro: 1997-2004.

Area/Paese	1999	2004
Mondo	16,0	21,7
Unione Europea	20,6	31,7
Germania	11,2	12,9
Ungheria	48,4	60,7
Italia	9,2	13,1
Slovenia	12,7	15,1
Area Balcanica	12,9	27,1
Albania	12,0	20,2
Bosnia ed Erzegovina	5,4	20,1
Bulgaria	18,5	31,7
Croazia	12,9	39,1
Macedonia	6,4	24,8
Romania	15,4	25,2
Serbia e Montenegro	7,3	16,4

Fonte: UNCTAD.

TABELLA 104 Il rapporto tra lo stock di Ide e il Pil '99-2004.

Ovviamente tale rapporto nel caso dell'area balcanica è anche elevato perché il Pil è piuttosto basso, ma il Pil esprime anche la forza economica di un sistema, ed infatti in questo momento secondo l'UNCTAD, Albania, Macedonia e Romania hanno attratto IDE in quantità superiore al loro potere di attrazione teorico. Come notato nel capitolo 1.4., il futuro dei flussi di investimenti esteri italiani verso l'area dipenderà allora dalla capacità di ridimensionare una serie di vincoli alla capacità di proiezione esterna dei sistemi economici territoriali italiani, in modo da rafforzare la presenza nazionale in paesi come la Macedonia e la Bosnia ed Erzegovina, in cui il presidio degli investitori italiani è esiguo, e di rafforzarla in altri, come la centrale Serbia e Montenegro.

Il sistema-paese dovrà inoltre sfruttare al meglio alcune dinamiche relative ai movimenti di capitale che si sono rafforzate con l'allargamento del maggio 2004, a dire un incremento nei nuovi membri UE a reddito medio-alto o alto degli IDE mirati verso i servizi e le attività di impresa a più lato valore aggiunto (logistica,

R&S, consulenza, ecc), mentre i paesi in adesione a reddito medio-basso e il resto dell'Europa Sud-orientale, se vi sarà continuativo progresso nel rafforzamento amministrativo-istituzionale e nella lotta alla corruzione, potrebbero divenire le aree in cui riallocare tutti i processi a basso valore aggiunto e/o ad alta intensità di lavoro (tessile, abbigliamento, assemblaggio di prodotti elettronici di base e di autoveicoli). Con l'adesione nel 2007 di Bulgaria e Romania questo processo verso una specializzazione regionale degli Ide dovrebbe rafforzarsi, portando quindi all'aumento dello shift dall'Europa Centro-orientale verso l'Europa Sud-orientale e la CSI. Questo tipo di specializzazione degli Ide tra nuovi membri e paesi non in adesione è al momento più potenziale che effettiva, in quanto le attività ad alta intensità di lavoro sembrano spostarsi dai nuovi membri alle economie emergenti asiatiche (la Cina in primis), determinando un rischio di parziale quanto pericoloso "spiazzamento" dei Balcani Occidentali.

L'integrazione dell'area

Come già osservato nel capitolo 1.4., il portato ai decenni di relazioni scarse tra Balcani Orientali, appartenenti al blocco sovietico, la Jugoslavia, leader dei paesi non-allineati, e l'Albania, chiusa in una completa anarchia dal '76, si è accumulato con gli eventi degli anni '90. E' allora comprensibile una certa passività iniziale verso la cooperazione regionale, superata solo su alcune tematiche calde su cui c'era una forte priorità come quelle della sicurezza, della lotta ai traffici ed alla criminalità organizzata. Altrimenti è sembrato prevalere lo schema "a raggio di bicicletta" con al centro, a seconda del contesto e della situazione, l'UE, gli Stati Uniti, le Nazioni Unite, eccetera; in questo schema l'aumento della cooperazione regionale può essere raggiunto solo con aumento dell'intervento (esterno) dal centro.

Il effetto questo è quello che è successo dopo l'accordo di Dayton, con interventi spesso contraddittori a livello politico da parte dei vari soggetti nazionali e internazionali; tuttavia dopo la crisi del Kosovo, il Patto di Stabilità per l'Europa Sud-orientale ha visto la creazione di una serie di tavoli di coordinamento che ha permesso un dialogo costante e strutturato tra i governi locali e tra governi locali e la comunità internazionale. Questo nuovo framework ha permesso negli anni

recenti, in assenza di crisi regionali, se si eccettua la crisi macedone del 2001 peraltro contenuta con successo, di creare una serie di rapporti multilaterali tra i paesi dell'area, passando da una conformazione "a raggio di bicicletta" ad una conformazione dei rapporti "a ragnatela spezzata" dove gli stati collaborano tra loro.

Per quanto riguarda le attuali iniziative di riforma economica a livello regionale, va osservato che l'Investment Compact for South Est Europe, stabilito dal Secondo Tavolo di Lavoro del Patto di Stabilità, ha sottolineato a giugno la necessità di un coordinamento delle *policy* nazionali sia per l'eliminazione delle barriere intra-regionali al commercio ed agli investimenti sia per l'ottimizzazione dei piani nazionali per migliorare il clima per gli investimenti. In effetti l'esistenza di istituzioni dedicate (promozione; incentivazione; servizio agli investitori) ed un livello minimo di integrazione regionale sono due componenti essenziali di quel mix che ha permesso ai PECO di diventare forti recettori di Ide nell'arco degli anni '90. Gli investimenti infrastrutturali sono da questo punto di vista una tipologia ancora più complessa in quanto necessitano di un livello significativo di cooperazione governativa cross-border ed i confini sono un limite a tutti i progetti transfrontalieri che, in un'area caratterizzata da entità statali piccole, coincidono con tutti i progetti di un certo rilievo.

Per quanto riguarda le iniziative per aumentare il livello di integrazione dell'area per l'interscambio ed i trasporti va senz'altro citato il progetto *Trade and Transport Facilitation for Southeast Europe (TTFSE)*, attivato nel 2001, che si focalizza sulla promozione del trasporto e del commercio lungo i confini. Il suo obiettivo operativo principale è quello della riduzione dei costi e dei tempi di attesa mediante: la semplificazione delle procedure doganali; la riduzione dei casi di frode e corruzione; il rafforzamento del framework istituzionale, incluso il training per operatori ed agenti doganali. Buona parte dei progetti sono terminati nell'anno in corso ma già a fine 2003 si potevano registrare gli effetti dell'iniziativa³⁰. Infatti a dicembre 2003 la riduzione dei tempi di attesa,

³⁰ Le ricadute dei vari progetti TTFSE sono monitorate stimando i valori di una serie di Indicatori di Performance in base a delle indagini svolte dalla PlanConsult, nel 2003 si è svolto il III° ciclo di indagini.

considerando il periodo 2001-2003, ai punti pilota di osservazione era notevole: si passava in media da 3 ore e 36 minuti di attesa media per camion, con punte di 5 ore, a 54 minuti circa.

La cooperazione tra Italia e Balcani

L'approccio e gli strumenti

Le relazioni dell'Italia con i paesi balcanici costituiscono una priorità nel quadro dello sviluppo della politica estera del nostro paese. Da un punto di vista politico e strategico, gli interessi vertono sulla necessità di appoggiare il processo di stabilizzazione, di *institution building*, di consolidamento democratico in atto in quest'area e di sicurezza³¹, supportando i processi di riforma attuati da questi paesi in questi anni in direzione di una modernizzazione della vita economica e politica. In tal senso, anche l'avvicinamento alle strutture euro-atlantiche nell'ambito del Processo di Associazione e Stabilizzazione degli attori nazionali presenti in quest'area, costituisce un elemento importante di progressiva integrazione. In questo ambito, dopo l'intervento dei primi anni '90, anche attraverso l'attività delle Ong nelle aree colpite dai conflitti inter-etnici, l'Italia contribuisce ora direttamente mediante un'azione diretta mirata alla sicurezza, grazie alla presenza di forze in diversi paesi dell'area sia nell'ambito di iniziative internazionali di *peace-keeping*, di polizia (nell'ambito di missioni UE) e militari - NATO (Bosnia ed Erzegovina, Kosovo, Macedonia), sia nell'ambito di accordi bilaterali di cooperazione militare (è il caso dell'Albania). L'Italia svolge anche un ruolo altrettanto importante nell'ambito delle iniziative regionali come l'Iniziativa centro-europea, l'Iniziativa adriatico-ionica ed il già richiamato Patto di stabilità per il sud-est Europa.

Sul piano economico, per l'Italia i Balcani rappresentano nel loro complesso una zona di concreta presenza economica, su cui si è detto nei precedenti capitoli: sia in termini di investimenti che di interscambio commerciale; il nostro paese è, assieme alla Germania, il principale partner commerciale della regione, e

³¹ Lotta al terrorismo, al crimine organizzato, ai traffici illegali, all'immigrazione clandestina.

considerevole appare a livello nazionale il contributo in termini d'investimento. Di conseguenza, è concreta l'attività di sostegno al processo di transizione e di stabilizzazione economica, con un considerevole impegno finanziario: gli interventi si focalizzano in special modo sui settori delle infrastrutture civili e di trasporto, dell'energia, della pubblica amministrazione, delle piccole e medie imprese, dei servizi pubblici, delle risorse umane, dell'ambiente, della sanità e della tutela culturale.

A sostegno dell'intervento italiano e dell'attività imprenditoriale privata italiana nel sud-est europeo sono preposti una serie di organismi e di strumenti operativi nazionali specifici o d'indirizzo generale, ma applicabili anche ai Balcani. In particolare, la **SIMEST** spa (Società italiana per le imprese all'estero) è una società avente come azionista di maggioranza il ministero delle attività produttive e come soci banche, imprese, associazioni imprenditoriali e di categoria; opera a sostegno delle imprese italiane all'estero (in particolare le PMI), promuove il processo di internazionalizzazione delle imprese italiane e assiste gli imprenditori, attraverso due principali canali di attività, il sostegno agli investimenti all'estero (tramite la sottoscrizione fino al 25% del capitale delle società estere partecipate da imprese italiane) e il sostegno agli scambi commerciali (tramite agevolazioni sui crediti all'esportazione, finanziamenti di studi di fattibilità e assistenza tecnica, ecc.). La **SACE** (Istituto per i Servizi assicurativi del Commercio Estero) rilascia garanzie, assume in assicurazione i rischi di carattere politico, catastrofico, economico, commerciale e di cambio ai quali sono esposti gli operatori nazionali all'estero, conclude accordi di riassicurazione e di co-assicurazione con enti o imprese italiani, esteri e con organismi internazionali³².

I principali strumenti legislativi nella cooperazione allo sviluppo sono le seguenti norme:

- Legge n. 394/1981, art. 2: «**Programmi di penetrazione commerciale**». Lo scopo di questa legge è di favorire la presenza stabile e qualificata di imprese

³² Le operazioni assicurabili riguardano crediti concessi da banche italiane e estere, cauzioni o prestazioni di fidejussioni richieste dai finanziatori internazionali per la partecipazione a gare, investimenti all'estero.

italiane nei paesi non UE, mediante la costituzione di rappresentanze permanenti all'estero, uffici o filiali di vendita, centri di assistenza, magazzini, depositi e sale espositive.

- Legge n. 49/1987, art. 2: «**Nuova disciplina della Cooperazione dell'Italia con i Paesi in via di sviluppo**». Si prefigge di favorire, nell'ambito della cooperazione dell'Italia con i paesi in via di sviluppo, la costituzione di imprese a capitale misto da parte di operatori italiani. Le iniziative devono essere realizzate nei settori agricolo, industriale, delle infrastrutture (trasporti, telecomunicazioni), dell'energia, del settore idrico e di quello sanitario ed essere finalizzate alla creazione (con una partecipazione *significativa* sia nel capitale di rischio, sia nella gestione dell'impresa, sia nella formazione e nello sviluppo del management locale) di una joint-venture con produzione locale di beni o servizi e/o di sottoscrizione di aumenti di capitale in imprese estere già costituite da parte di imprese italiane che non detengono una partecipazione.
- Legge n. 100/1990 e Legge n. 317/1991: «**Agevolazioni per gli investimenti in società o imprese all'estero**». L'intervento ai sensi di queste due leggi - nella forma di contributo agli interessi, a fronte di finanziamenti concessi alle imprese italiane che investono capitale di rischio, è di favorire l'acquisizione di quote in società partecipate dalla SIMEST in un paese al di fuori dell'UE, sotto forma sia di joint-venture sia di investimento diretto. La SIMEST può intervenire nella nascente società mista attraverso una partecipazione al capitale sociale e un contributo in conto interessi del rifinanziamento della quota di partecipazione dell'azienda italiana nella società mista.
- Legge n. 304/1990, art. 3: «**Finanziamenti agevolati per la partecipazione a gare internazionali in paesi non appartenenti all'UE**». L'obiettivo di questa legge è di facilitare la partecipazione delle imprese italiane a gare internazionali in paesi extra-UE mediante un finanziamento a tasso agevolato fisso delle spese sostenute.
- Legge n. 19/1991: «**Agevolazioni per la partecipazione a società e imprese all'estero**». E' la legge istitutiva della FINEST, la società finanziaria di partecipazione finalizzata a sostenere lo sviluppo delle attività economiche e l'internazionalizzazione delle imprese localizzate nel Triveneto con sede a

Pordenone, e di INFORMEST, il Centro di Servizi e Documentazione per la Cooperazione economica Internazionale, a Gorizia. Essa prevede interventi di agevolazione per la creazione o l'ampliamento di società miste, la creazione o l'ampliamento di società a capitale italiano e l'avviamento di rapporti di collaborazione, con priorità ai progetti di investimento promossi dalle PMI.

- Legge n. 180/1992: «**Sulle iniziative di pace ed umanitarie in sede internazionale**». L'obiettivo di questa legge è di consentire la partecipazione italiana ad iniziative di pace ed umanitarie in sede internazionale, autorizzando interventi da realizzarsi sia attraverso la fornitura diretta di beni e servizi, sia attraverso l'erogazione di contributi ad organizzazioni internazionali, a stati esteri e ad enti pubblici e privati italiani e stranieri aventi finalità di mantenimento della pace e della sicurezza internazionale e di attuazione di iniziative umanitarie e di tutela dei diritti umani.
- Legge n. 212/1992: «**Cooperazione con i paesi dell'Europa centrale e orientale**». L'obiettivo di questa legge è il sostegno alla realizzazione di riforme strutturali e di iniziative per favorire la transizione verso forme di economia di mercato dei paesi dell'Europa Centrale e Orientale, delle Repubbliche baltiche e di alcune Repubbliche della Comunità degli Stati Indipendenti. La legge prevede contributi finanziari a fondo perduto per progetti finalizzati alla cooperazione tra imprese italiane (con particolare riguardo alle PMI) e imprese dei paesi beneficiari.
- Decreto Legislativo n. 143/1998 (ex L. 227/1977) «**Agevolazione dei crediti all'esportazione**» (Capo II - Reg. min. D.M. n. 199/2000). Questo provvedimento costituisce lo strumento di sostegno pubblico ai crediti accordati dagli esportatori italiani ai loro clienti esteri espresso sotto forma di contributo agli interessi.
- Decreto Legislativo n. 143/1998, art. 22, comma 5, lett. a) e b): «**Finanziamenti agevolati per studi di prefattibilità e fattibilità concessi all'aggiudicazione di gare in paesi non UE**» e «**Finanziamenti agevolati per programmi di assistenza tecnica connessi a investimenti italiani in paesi non UE**» (D. M. n. 136/2000). Queste norme disciplinano la concessione di finanziamenti a tasso agevolato per la realizzazione di studi di

prefattibilità e fattibilità connessi all'aggiudicazione di commesse, il cui corrispettivo è costituito dal diritto di gestire l'opera, rispettivamente di programmi di assistenza tecnica connessi a investimenti italiani all'estero, con priorità alle PMI e alle imprese in possesso di certificazione di qualità.

- Legge n. 84/2001: «**Finanziamenti per la ricostruzione dei Balcani**». Questa legge disciplina le forme di partecipazione italiana al processo di stabilizzazione, ricostruzione e sviluppo dei paesi dell'area balcanica, anche al fine di coordinare gli interventi nazionali con iniziative assunte in sede comunitaria e multilaterale. I destinatari sono i soggetti promotori di progetti di cooperazione allo sviluppo e di iniziative che prevedono attività di promozione e sviluppo delle imprese. Con decreto del ministro del commercio con l'estero è definita la ripartizione delle risorse finanziarie tra i seguenti soggetti: a) SIMEST, per finanziamenti senza interessi (relativi a partecipazione a gare internazionali, a programmi di penetrazione commerciale, a studi di prefattibilità e fattibilità connessi all'aggiudicazione di commesse per la realizzazione di investimenti, a programmi di assistenza tecnica e di formazione del personale), per la concessione ai soggetti beneficiari dei predetti finanziamenti di una garanzia integrativa e sussidiaria e per la costituzione di un fondo autonomo e distinto con la finalità di *venture capital*; b) ICE (Istituto per il commercio estero), per attività di assistenza alle imprese, per la costituzione di centri di monitoraggio e informazione, in Italia e all'estero nell'area dei Balcani; c) INFORMEST, per attività di promozione e di assistenza alle imprese; d) FDL Servizi srl (Finanziaria della Fiera del Levante, Bari), per attività di promozione e di assistenza alle imprese; e) UNIONCAMERE, per promuovere e finanziare progetti presentati dal sistema camerale o da enti a questi facenti capo di provata esperienza e qualificazione; f) FINEST spa, per la costituzione di un fondo autonomo e distinto con finalità di *venture capital*.

Gli attori italiani della cooperazione ed i progetti attualmente operativi

Per quanto riguarda i progetti attualmente avviati nell'area dei Balcani con l'utilizzo dei fondi 2001 e 2002, i soggetti italiani attivi sono risultati Informest (8

progetti), ICE (12 progetti), Unioncamere (17 progetti), Ministero Affari Esteri (19 progetti), Regioni ed Enti Locali (12 progetti), Ministero dell'Ambiente (14 progetti), Fiera del Levante Servizi (3 progetti). INFORMEST gestisce progetti prevalentemente rivolti alla formazione di esperti locali o italiani nel settore del commercio estero o del supporto alle PMI. L'ICE cura programmi che vanno dal settore delle *utilities*, alla formazione di figure professionali per la promozione del commercio estero, progetti di sviluppo settoriale (libro, arredamento), *capacity building* per le pubbliche amministrazioni. Unioncamere si occupa dello sviluppo dei sistemi camerali locali, di studi sulle filiere settoriali e del sostegno all'internazionalizzazione delle imprese locali. I progetti gestiti dal Ministero degli Affari Esteri riguardano il capacity building delle amministrazioni locali, l'immigrazione, la riconciliazione interetnica e lo sviluppo delle infrastrutture dei trasporti. Il Ministero dell'ambiente cura progetti relativi al capacity building settoriale, allo sviluppo di *utilities*, alla tutela dell'ambiente e alla gestione di risorse idriche (sistemi idrici e fognari), all'efficienza energetica ed alla formazione specifica

Le Regioni e gli Enti Locali si concentrano prevalentemente sullo sviluppo delle PMI locali, la creazione di reti tra PMI locali e nazionali, la collaborazione settoriale (agroalimentare, pesca, *public utilities*) e la formazione. In particolare tra i progetti che coinvolgono le regioni meridionali possiamo citare:

- *Agenzia del buon governo territoriale* (Capofila: Regione Abruzzo. Partners: Calabria, Lazio, Molise, Marche. Paesi interessati: Albania, Bih, Macedonia, Croazia, Serbia e Montenegro. Settore di intervento: buon governo).
- *Cooperazione allo sviluppo del sistema agroalimentare balcanico* (Capofila: Regione Puglia. Partners: CCIAA Bari, Coldiretti Bari. Paesi interessati: Romania (sud-est): Settore d'intervento: assistenza tecnica PMI locali).
- *Rete Clas* (Capofila Regione Marche. Partners: Emilia Romagna, Abruzzo, Provincia di Udine. Paesi interessati: Romania, Croazia, BiH, Serbia e Montenegro. Settore di intervento: sviluppo PMI locali).

- *RESET D* (Capofila: Regione Lazio. Partners: Regione Campania, Basilicata. Paesi coinvolti: BiH, Serbia e Montenegro, Romania. Settore di intervento: sviluppo PMI locali).

Sicuramente uno degli enti dedicati più importanti del mezzogiorno e la Fiera del Levante Servizi che cura lo sviluppo sistema fieristico, la formazione ed ospita il segretariato del Corridoio 8.

Appendice

Lo sviluppo infrastrutturale dell'area balcanica: cenni

La rete infrastrutturale dell'area balcanica è dal '99 al centro di importanti iniziative di investimento e progetti internazionali. Uno dei principali organismi è l'Infrastructure Steering Group, creato a maggio 2001, che nell'ambito del Patto di Stabilità per l'Europa sud-orientale (Working Table II) ha cercato di ovviare ad una serie di carenze di politica infrastrutturale dell'area, in quanto nuovi confini avevano portato alla moltiplicazione dei punti di frontiera e dei centri decisionali per la pianificazione e la regolamentazione e mancava un centro decisionale regionale.

Secondo l'approccio dell'ISG la pianificazione efficiente degli investimenti pubblici nei trasporti necessita delle seguenti fasi:

- a) l'individuazione di un Core Regional Transport Network;*
- b) un processo analitico per trovare le priorità per gli investimenti di importanza regionale e al contempo finanziariamente sostenibili;*
- c) un impegno dei governi verso le riforme di accompagnamento, verso il miglioramento della gestione delle problematiche trasfrontaliere;*
- d) la creazione di un framework istituzionale di coordinamento tra i diversi paesi.*

Per quanto riguarda il punto a) il Core Regional Transport Network è stato creato in base alla metodologia del TINA (Transport Infrastructure Assessment Needs). Include sezioni dei Corridoi pan-europei 4, 5, 7, 8 e 10 e comprende 4.300 km di linee ferroviarie; 6.000 km di strade; 58 punti di frontiera, 7 porti e 6 aeroporti oltre a quelli delle capitali. Per quanto riguarda il punto b) l'ISG ha promosso due

progetti-base nei bienni 2001-2002 e 2002-2003, a dire il TIRS (*Transport Infrastructure Regional Study*) ed il Rebis (*Regional Balkans Infrastructure Study Transport*)³³. Questi progetti hanno individuato gli investimenti necessari per l'ammodernamento delle reti di trasporto ed i loro costi e scadenziamento; la lista di circa 83 progetti individuati dal REBIS ed attuabili sul periodo 2004-2009 (*short term projects*) comportava un costo totale, stimato dalla Commissione Europea e dall'ISG a fine 2003 di 2,3 miliardi di €, di cui 1,2 miliardi di € relativi a progetti stradali e 0,8 miliardi di € relativi a progetti ferroviari.

³³ Il REBIS non copre la Romania e la Bulgaria, coperte dal progetto Trans-European Network (TEN) Invest che stima gli investimenti passati e futuri relativi al Trans-European Transport Network (TEN-T) nell'Europa allargata.

3.4 Il problema delle comunicazioni tra le regioni del Mezzogiorno d'Italia e l'area interna dei Balcani: ipotesi di lavoro e prospettive

Come già evidenziato nei precedenti capitoli, tra le possibili opzioni per potenziare il flusso trasportistico del Mezzogiorno verso la penisola balcanica, risalta la modalità marittima. Anche escludendo l'Italia insulare, che per evidenti ragioni geografiche utilizza questo vettore in maniera esclusiva, la macro-area meridionale italiana (discorso analogo può essere fatto anche per l'area dell'Italia centrale, seppur in termini meno accentuati) privilegia il trasporto marittimo in termini di volume per quasi il 90% del totale dell'interscambio con i Balcani (dato relativo al 2003), lasciando appena il 10% alla modalità terrestre, quindi alla direttrice settentrionale. Di questo 10 per cento i 9/10 sono rappresentati dalla strada, con un ruolo solo marginale della ferrovia.

Di seguito proveremo a delineare i percorsi lungo i quali si sviluppa l'accesso italiano all'area balcanica, tenuto conto degli interessi commerciali del nostro paese e dei conseguenti flussi di traffico, ed evidenziandone successivamente le principali peculiarità e criticità.

Le direttrici terrestri e marittime

Relativamente alla **direttrice terrestre-settentrionale**, essa si sviluppa su tre assi partendo dal Corridoio 5 (C 5): un asse minore permette la penetrazione (solo stradale) in Croazia attraverso il territorio sloveno, da Trieste per Rijeka (Fiume) e la Dalmazia; la connessione, da Lubiana, del C 5 con il Corridoio 10 (C 10 - *Transbalcanica*) permette la prosecuzione via Zagabria per Croazia e Bosnia ed Erzegovina, e quindi oltre Belgrado, per Serbia, Romania, Bulgaria e Macedonia (con un terminale tradizionale a Istanbul e uno a Salonicco). Questa direttrice è tanto stradale (in buona parte anche autostradale) quanto ferroviaria. La terza linea di accesso terrestre all'area sud-orientale da nord, che tuttavia interessa principalmente la Romania e in misura minore la Bulgaria³⁴, passa per il

³⁴ Si tratta della direttrice stradale ampiamente utilizzata negli anni '90 durante le crisi iugoslave e l'interruzione della *Transbalcanica* per raggiungere anche la Bulgaria, la Turchia e il Medio Oriente.

percorso Lubiana-Budapest che fa parte del Corridoio 5. Questa direttrice, che nella sua parte iniziale dal territorio italiano incontra anche l'alternativa, già fortemente concorrenziale, del percorso via Tarvisio-Vienna-Budapest, negli scambi italiani viene utilizzata di preferenza attraverso la modalità su rotaia, trattandosi di un percorso più lungo. Il percorso stradale attraverso Slovenia e Ungheria è solo parzialmente autostradale (alcune tratte sono in opera), mentre in territorio romeno si percorre una via esclusivamente ordinaria, che attraversa diagonalmente il paese, oltrepassando numerose città e centri urbani minori, seguendo un tragitto caratterizzato da numerose difficoltà strutturali e interessato da traffici veicolari locali consistenti.

La **direttrice marittima** si diversifica di fatto lungo due sub-direttrici: la prima, composta dalle linee di connessione a breve raggio tra le coste italiane e quelle balcaniche dell'Adriatico e dello Ionio, la quale si svolge con navi Ro-Ro su linee regolari³⁵; la seconda connette i nostri porti adriatici con quelli balcanici dell'Egeo (Salonicco) e del Mar Nero occidentale (Burgas, Varna, Constanta). Essa non interessa per il momento regolari linee Ro-Ro ma vede prevalere il *feederaggio*.

I terminali portuali dei Balcani e le linee di accesso all'entroterra

Sul versante balcanico sono numerosi i porti collegati alla sponda italiana, sia nello specchio adriatico-ionico (Rijeka, Zadar, Split, Ploce, Dubrovnik, Bar, Durazzo, Valona, Igoumenitsa, Patrasso) che dell'Egeo (Salonicco) e del Mar Nero (Burgas, Varna e Constanta). Tuttavia, non tutte le alternative di accesso all'area balcanica evidenziano una simile qualità infrastrutturale e analoghe opportunità di transito: il fattore discriminante su cui ci soffermeremo è la possibilità di penetrazione nell'entroterra della penisola balcanica attraverso esse. Infatti, per alcune emerge un gap infrastrutturale ferro-stradale decisivo, fornendo queste un accesso agevole solo per le aree limitrofe ma evidenziando gravi carenze per un accesso verso le aree più interne.

Tralasciando i porti di Zadar e Dubrovnik, in quanto porti prevalentemente a carattere stagionale e turistico, ed il porto di Rijeka, il quale, pur se di rilevanza

³⁵ Una quota molto limitata interessa navi convenzionali non regolari (rinfuse) e container.

nazionale, si colloca nell'area adriatica settentrionale ed attualmente serve solo in modo residuale la regione balcanica (Serbia), giocando invece un ruolo rilevante per l'area centro-europea (Ungheria, Cechia, Slovacchia, Ucraina), si osserva che per l'accesso alla Croazia vengono utilizzati essenzialmente i collegamenti dal porto croato di **Split** (Spalato). Esso rappresenta anche una porta di accesso alternativa, sempre su strada, per i flussi di traffico diretti in Bosnia Erzegovina e, sporadicamente, per la Serbia, raggiunta attraverso lo snodo di Ploce. Tuttavia, il porto di Split, pur rappresentando per importanza il 3° porto croato, finisce con il costituire solo un accesso di secondaria importanza all'area balcanica occidentale. La sua posizione e le sue connessioni, necessariamente parallele alla dorsale adriatica, limitano un suo sviluppo in tal senso; la linea ferroviaria lo pone inoltre in collegamento solo con la rete croata e, per di più, difetta di ammodernamento. Il link al network autostradale croato è in via di realizzazione (il completamento è previsto per la fine di quest'anno), ma il percorso verso Ploce, cioè il raccordo con la via lungo il Corridoio 5c (C 5c), è tuttora costituito da una strada ordinaria, con notevole addensamento di traffico locale.

Una migliore possibilità di accesso è data dal porto di **Ploce**, anche grazie alla sua posizione geo-strategica; tuttavia, anche se diretto, il percorso verso l'entroterra (rappresentato dall'asse del Corridoio 5c) risulta piuttosto problematico. Il suo rimane a ogni modo un ruolo strategico: questo porto, posto in territorio croato ma, a seguito di accordi bilaterali, operante con status di zona franca per la Bosnia ed Erzegovina, rappresenta infatti un terminale stradale e ferroviario per la penetrazione non solo in Bosnia ed Erzegovina, ma potenzialmente anche verso la Croazia orientale (Slavonia) e l'Ungheria. La linea di accesso si dipana in direzione della Bosnia ed Erzegovina lungo la valle della Neretva superando le Alpi Dinariche; nel caso della strada, si affronta un percorso ordinario che giunge sino alla capitale Sarajevo, interseca quindi il Corridoio 10 in territorio croato e prosegue poi verso l'Ungheria. Tutto il percorso risulta bisognoso di consistenti interventi strutturali, sia in termini di ammodernamento che di potenziamento, a supporto dei crescenti flussi di traffico.

Per quanto concerne l'asse ferroviario, la linea verso la capitale bosniaca e oltre appare antiquata (e in buona parte solo a singolo binario) e bisognosa di un radicale riassetto e potenziamento (scarsi sono sinora stati gli ammodernamenti apportati), al punto da condizionare pesantemente i traffici su binari che attualmente interessano prevalentemente il mercato bosniaco.

Di rilevante importanza strategica appare anche il porto di **Bar**: oltre a essere il porto della repubblica del Montenegro, serve tradizionalmente anche gli interessi commerciali della Serbia e più di recente del Kosovo. Inoltre, il recente riammodernamento e la riapertura dei percorsi stradali e ferroviari con l'Albania (via Podgorica, per Scutari-Durazzo) ha creato le condizioni per un potenziale accesso anche verso le aree settentrionali di questo paese. La principale connessione tra il porto e l'area interna (Serbia e oltre) è la direttrice ferroviaria per Belgrado che vede i binari arrivare sino alle banchine. La linea ferroviaria (a binario singolo ed elettrificata) tuttavia, pur essendo relativamente recente (è stata inaugurata nel 1976), a causa della carenza di manutenzione negli ultimi 10-15 anni, si presenta in uno stato precario, e necessita di rilevanti interventi migliorativi. Alcune opere di riassetto sono state avviate negli ultimi anni, sia sul territorio serbo, a partire dalla capitale Belgrado, che in territorio montenegrino, verso il confine con la Serbia (una delle tratte più problematiche perché in territorio montano), grazie a un finanziamento BEI di 85 milioni di euro concesso alla Serbia e Montenegro nel 2003. Ma il riassetto completo del tracciato risulta molto più oneroso, a causa del lungo percorso in altitudine, caratterizzato da forti dislivelli e dalla presenza di numerose gallerie e viadotti. La direttrice stradale ordinaria che conduce verso la Serbia segue un percorso simile, attraverso una vasta area montagnosa, con forti pendenze, risultando molto trafficata (soprattutto sul versante finale serbo) e poco funzionale per i traffici su gomma.

L'importanza di questa direttrice ferro-stradale viene accentuata dalla valenza *multimodale* dello snodo logistico terminale (con annessa zona franca e porto fluviale) rappresentato dalla capitale serba, Belgrado. Infatti, da esso è possibile non solo l'accesso al mercato nazionale, ma sono garantiti anche agevoli collegamenti con i paesi vicini. Tra questi vi è la direttrice (strada e ferrovia) verso l'Ungheria (ramo laterale del Corridoio 10), sulla quale lo stato serbo ha

focalizzato la sua attenzione con alcuni importanti interventi di riassetto e di ammodernamento della via ferroviaria (grazie a finanziamenti BEI) e di completamento della costruzione del percorso autostradale dalla capitale serba al confine magiaro (parzialmente finanziato dalla BERS). Un'altra interessante linea di collegamento è data dalla connessione con la Romania, verso le aree nord-orientali del paese (Timis, Arad). A nord-ovest, la direttrice stradale verso la Croazia permette anche l'accesso al mercato bosniaco ed infatti è sempre più interessata dai flussi commerciali da/per la Bosnia), mentre verso sud la direttrice del Corridoio 10 porta verso i territori della Serbia meridionale e la Bulgaria³⁶. Infine, in considerazione dell'importanza del porto fluviale di Belgrado e della riapertura del Danubio, appare in consolidamento la prospettiva di un pieno utilizzo di questa via d'acqua interna che, da una parte porta verso Nord e si ricongiunge con il network di fiumi e canali dell'Europa centrale, dall'altra connette quest'area nel centro dei Balcani con i paesi sulla costa del Mar Nero. Infine, nella parte meridionale del bacino adriatico si trova un ultimo accesso di un certo rilievo, quello di **Durazzo**³⁷ che rappresenta il principale porto dell'Albania e svolge un'importante funzione economica per il paese, gestendo il 90% del traffico commerciale albanese con l'estero. Da un punto di vista geo-strategico regionale, Durazzo rappresenta il terminale occidentale del Corridoio 8, asse che attraversa orizzontalmente l'area meridionale dei Balcani verso i terminali posti sul Mar Nero (i porti di Burgas e Varna). Tuttavia, nonostante il suo ruolo strategico, Durazzo evidenzia un evidente deficit nei collegamenti infrastrutturali con l'entroterra. Infatti, il collegamento stradale con la Macedonia è una via ordinaria, parzialmente ammodernata o in via di ammodernamento sul versante albanese, grazie anche a finanziamenti italiani, mentre sul percorso macedone, in ampia parte montagnoso³⁸, i lavori tardano, se si escludono gli ultimi 50 chilometri di autostrada già agibili prima di Skopje. Più in là, oltre la capitale macedone, l'ipotesi di una connessione anche solo stradale sino in

³⁶ In quest'ultimo caso sono già predisposti importanti progetti di potenziamento del percorso ferroviario.

³⁷ L'altro porto, Valona, rappresenta al momento uno sbocco principalmente locale.

³⁸ Alla frontiera si raggiunge un'altitudine di oltre mille metri sul livello del mare.

Bulgaria è resa problematica da un percorso su strada ordinaria che diventa di montagna, impervio alla frontiera e scarsamente funzionale. Non esistono, invece, allo stato attuale, collegamenti ferroviari con la Macedonia, poiché i binari si interrompono in territorio albanese a qualche chilometro dalla frontiera macedone. Il sistema ferroviario albanese è, del resto, assolutamente obsoleto e scarsamente utilizzato per i traffici commerciali.

Esistono alcune rilevanti vie di accesso anche dal territorio greco; si tratta del porto ionico di **Igoumenitsa**³⁹ che sta assumendo un ruolo sempre più importante nei flussi tra la nostra penisola (grazie alle linee dirette con i porti della Puglia) e l'area balcanica, con merci destinate ai paesi limitrofi (Macedonia, Serbia meridionale e Kosovo, Bulgaria) seguendo la cosiddetta *Via Egnatia* che conduce a Salonicco⁴⁰, l'altro portale greco di rilevanza regionale, posto sull'Egeo e snodo di percorsi per il nord e il centro dei Balcani. Da qui il percorso riprende il Corridoio 10 che porta in Macedonia e Serbia e il Corridoio 4, interessante la Bulgaria e potenzialmente anche la Romania. Attualmente, l'accesso da Igoumenitsa all'interno è solo stradale, poiché il collegamento al network ferroviario greco è previsto dopo il 2012, e parzialmente autostradale (210 km agibili su un totale previsto di 390): il progetto di completamento sino a Salonicco, centro di smistamento delle direttrici verso i Balcani, rientra nei progetti prioritari TEN-T (Progetto n. 7).

Salonicco, come sopra evidenziato, rappresenta invece un portale strategico di accesso all'area, quale terminale di due corridoi (il 4 e il 10), e con un'importante e tradizionale funzione commerciale internazionale per la Serbia e la Macedonia. Le infrastrutture terrestri che si indirizzano verso l'area centrale interna dei Balcani sono piuttosto sviluppate e in via di ammodernamento, specie sulla direttrice più occidentale che porta in direzione di Skopje e Belgrado. Per quanto riguarda il collegamento stradale, il percorso è parzialmente autostradale in territorio macedone e serbo, con opere in corso per il completamento dell'intera tratta, a supporto dei flussi di traffico esistente, attualmente considerevolmente rallentati. Altrettanto importante risulta il tracciato stradale, solo ordinario dal

³⁹ In parte anche di quello di Patrasso, rilevante soprattutto per i traffici commerciali greci.

⁴⁰ Per la Macedonia c'è anche l'alternativa più breve via Florina e Bitola.

confine, che porta in Bulgaria, anch'esso fortemente trafficato e destinato ad assumere un'importanza crescente con lo sviluppo della tratta terminale del Corridoio 4. Relativamente al percorso ferroviario, questa linea (a binario singolo e sulla tratta bulgara non elettrificata) permette, sempre da Salonicco, un accesso "a Y" verso il centro dei Balcani; nonostante evidenti deficit strutturali ed il bisogno di un intervento di riassetto e di potenziamento, essa è ampiamente utilizzata sia sulla direttrice macedone-serba (alcune tratte sono comunque in riabilitazione) che su quella bulgara.

L'altra possibilità di accesso all'area balcanica che va a interessare le regioni orientali della penisola, seguendo la modalità marittima, è rappresentata dai portali portuali del Mar Nero, lungo una rotta che attraversa il Bosforo. Le infrastrutture portuali di Burgas e Varna (in Bulgaria) e di Constanta (in Romania) svolgono infatti un ruolo determinante nelle relazioni commerciali per entrambi i paesi. Di conseguenza, anche le infrastrutture di trasporto di accesso all'entroterra che dipartono da esse godono di un buon livello di sviluppo, o sono in via di potenziamento, rientrando nei progetti nazionali prioritari di ammodernamento connessi con i programmi regionali, quindi interessati a un rilevante supporto finanziario internazionale. I porti bulgari di **Burgas** e **Varna** rappresentano i terminali orientali del Corridoio 8, e le infrastrutture di trasporto interessate sino alla capitale Sofia ed oltre sono considerate prioritarie dalle autorità bulgare e sono parte di un esteso programma di riassetto e ammodernamento, sia (auto)stradale che ferroviario. Le ragioni di tale interesse sono da ricollegarsi al ruolo geo-strategico della Bulgaria nell'area e dalla funzione della direttrice di connessione ferro-stradale tra l'Europa e il Medio Oriente (la già citata *Transbalcanica*). Altrettanto rilevante risulta la possibilità di accesso in Romania attraverso il suo porto di **Constanta**, che costituisce la parte terminale orientale del Corridoio 4; si tratta di una direttrice ferro-stradale con elevato traffico commerciale che interessa l'intero paese ma che risente di evidenti limiti di capacità; parziali interventi di riassetto e potenziamento sono avvenuti relativamente alla linea ferroviaria, mentre langue il progetto di completamento del percorso autostradale, avviato ancora nel 1991, ma fermo a circa 50 chilometri sugli oltre 200 previsti.

Le criticità di accesso

Le direttrici di accesso dal mare appena descritte evidenziano tutte, allo stato dei fatti e in misura più o meno marcata, dei deficit infrastrutturali che ne condizionano un utilizzo ottimale, avendo beneficiato negli ultimi 10-15 anni, nella migliore delle ipotesi, solo di interventi di ammodernamento parziale *face* a uno sviluppo dei traffici commerciali e dei flussi di trasporto che invece hanno mostrato dinamiche molto sostenute. Vediamo ora, di seguito, quali interventi sono stati già programmati a breve-medio termine e quelli che risultano decisivi per sostenere l'incremento dei traffici lungo le direttrici considerate e, in questo modo, alleggerire le attuali criticità di accesso senza discontinuità all'area balcanica.

Come già sottolineato in precedenza, il problema principale che caratterizza i collegamenti tra l'Italia meridionale (e in parte quella centrale) e i Balcani è dato dal fatto che i porti, quelli adriatici e ionici orientali in particolar modo, risultano poco utilizzabili al fine dei traffici con l'interno e gli accessi si limitano fondamentalmente alle regioni rivierasche dei Balcani, mentre la penetrazione alle aree interne resta fortemente ostacolata dalle carenze delle infrastrutture viarie e comunque avviene quasi esclusivamente su strada⁴¹. Come osservato in precedenza, la sola alternativa è quella terrestre, con percorsi molto più lunghi e costosi.

Questa situazione ha sinora favorito le strutture portuali greche, che nell'ultimo decennio hanno assorbito un crescente flusso viario Ro-Ro diretto nei Balcani meridionali. Ciò riduce sensibilmente le opzioni sul lato balcanico e, tenuto conto anche delle zone del territorio italiano interessate all'interscambio, diventa allora naturale focalizzare l'attenzione su quei terminali dell'Adriatico orientale che, non solo per rispondenza geografica (medio Adriatico) e connessioni *short-sea*, possono maggiormente mettere in luce le loro capacità/possibilità di accesso nell'entroterra della regione sud-est europea. Da questo punto di vista, la nostra attenzione va limitata a tre porti (Ploce, Bar e Durazzo), tenuto conto che un eventuale quarto (Igoumenitsa) di fatto rappresenta sin d'ora una

⁴¹ La tipologia del trasporto commerciale italiano è caratterizzata da una forte mono-modalità su gomma anche quando attraversa l'Adriatico (Ro-Ro).

oggettiva alternativa nell'area ad elevato contenuto concorrenziale.

Per quanto concerne il ruolo di Ploce, le attuali carenze di operatività del porto, accomunate alle difficoltà di collegamento con l'area più interna dei Balcani, senza contare la difficile situazione politico-istituzionale ed economica in atto in Bosnia ed Erzegovina, rappresentano un evidente ostacolo allo sviluppo di questa direttrice, almeno nel breve-medio termine. Quest'asse, tenuto conto del suo inserimento nel network europeo TEN-T, potrebbe in futuro vedersi assegnare, grazie all'intervento internazionale, i finanziamenti necessari per un suo sviluppo e così assumere quel ruolo di collegamento individuato dalle scelte progettuali comunitarie (TEN-T) sino alle aree più interne (Slavonia croata e Ungheria meridionale). Tuttavia, l'attuale prospettiva per questa direttrice di accesso, soprattutto nel caso del percorso stradale, sembra essere prevalentemente quella di servire l'interscambio delle imprese italiane delle regioni centro-meridionali con quelle bosniache.

Di certo più attraente risulta la possibilità di accesso attraverso l'asse Bar-Belgrado. La situazione delle infrastrutture portuali è discreta ma alcuni interventi di ammodernamento sulle attrezzature sarebbero sufficienti ad aumentarne significativamente l'efficienza e la capacità. Le connessioni con l'entroterra appaiono, nel complesso, di un certo interesse, specie per quanto riguarda il vettore ferroviario. Infatti, il collegamento su rotaia costituisce una linea diretta di una certa efficienza che conduce proprio verso il centro della regione balcanica e offre numerose possibilità di proseguimento verso le aree limitrofe, tenuto conto degli interventi di riabilitazione già in atto (verso l'Ungheria, a nord; verso la Croazia e la Bosnia Erzegovina, a nord-ovest⁴²; verso la Bulgaria, il Kosovo e anche la Macedonia, a sud) o da realizzarsi (verso la Romania, a nord-est). I problemi da risolvere sul piano infrastrutturale, contemplano una completa riabilitazione e implementazione della linea⁴³ con il contributo delle IFI. Sul piano del trasporto, vista la mono-modalità prevalente nei traffici italiani, l'uso

⁴² Numerosi imprenditori della Bosnia settentrionale che sviluppano traffici attraverso l'Adriatico, attualmente ritengono più vantaggioso, sia in termini di costi che di tempi, il percorso via Belgrado-Bar, piuttosto che quello via Ploce, decisamente più breve.

⁴³ Come osservato, alcune tratte sono già state riattate o sono in via di ammodernamento.

privilegiato della ferrovia presuppone una diversa tipologia con l'imbarco dei camion sul treno (Ro-La) e potrebbe anche comportare la necessità di ulteriori interventi migliorativi su alcune delle gallerie attraversate. Gli interventi necessari a una completa riabilitazione della linea ammonterebbero a circa 200-250 milioni di euro (da aggiungere a quelli già stanziati), per cui l'intervento delle IFI appare insostituibile.

Meno favorevole appare invece a breve-medio termine il collegamento stradale da Bar sino alla capitale serba; la lunghezza e l'asperità del percorso lo rendono meno conveniente. Alcuni miglioramenti sono stati apportati di recente, in particolare sul versante montenegrino, ma appare difficile un reale salto qualitativo di quest'asse stradale, almeno sino alla realizzazione di un percorso interamente autostradale. Questo progetto, che rientra in un piano più esteso di sviluppo del network autostradale serbo dal confine ungherese, è per ora solo sulla carta, anche se Belgrado spera di poterlo avviare, almeno per i primi chilometri, nei prossimi mesi grazie all'intervento di capitale estero privato. Infine, vale la pena considerare anche le due diramazioni dall'asse in territorio montenegrino, di potenziale interesse per l'accesso alle aree limitrofe: il già citato raccordo ferro-stradale con l'Albania (la linea ferroviaria è stata riattivata e riaperta nel 2003) per una possibile penetrazione nel settentrione del paese, e la direttrice stradale che da Podgorica attraverso Niksic raggiunge il confine bosniaco⁴⁴, la quale aprirebbe, di fatto, un nuovo importante canale di accesso alla Bosnia ed Erzegovina.

Infine, va analizzata sinteticamente lo stato dell'altro portale di diretto interesse per il Mezzogiorno, quello del porto di Durazzo. In questo caso i deficit non solo strutturali sono evidenti: alle carenze delle infrastrutture portuali ed alle difficoltà di ordine politico-amministrativo, si aggiungono infrastrutture di trasporto terrestri carenti, se non addirittura assenti come la connessione ferroviaria con la Macedonia. Gli interventi attuati sul percorso stradale permettono almeno una certa fluidità dei traffici, seppure rallentati, ma le difficoltà si accentuano dal confine, poiché da parte macedone la via necessiterebbe di importanti opere di

⁴⁴ L'esecutivo montenegrino sta predisponendo il progetto di un percorso autostradale almeno sino al confine.

riassetto che il governo di Skopje non può permettersi di affrontare direttamente per mancanza delle necessarie risorse finanziarie. Ancor più delicata la situazione delle connessioni ferroviarie; i pochi chilometri mancanti a cavallo della frontiera albanese-montenegrina comporterebbero un'elevata spesa a causa del percorso di montagna che attualmente non è ritenuta affrontabile in termini di convenienza, visti gli elevati costi, stimati in 1,3-1,7 miliardi di euro.

In considerazione del peso prevalente che la modalità marittima assume nei traffici tra il Mezzogiorno e l'area sud-orientale, assume rilievo la possibilità di accesso ai Balcani attraverso i suoi porti, con particolare attenzione per quelli dell'Adriatico. Questi collegamenti risultano carenti o insufficienti, e il traffico si limita spesso in prevalenza alle zone rivierasche, risultando le direttrici che partono dai porti verso l'interno scarsamente utilizzabili per l'accesso all'entroterra visti il deficit di sviluppo e i gap qualitativi delle attuali infrastrutture di trasporto stradali e ferroviarie.

Gli interventi sinora apportati appaiono limitati, in considerazione dell'elevato volume di risorse finanziarie necessarie. Da questo punto di vista, la Grecia è invece apparsa molto attiva, avendo investito molto, anche grazie agli interventi comunitari, sullo sviluppo infrastrutturale orizzontale dai porti ioni (Igoumenitsa, Patrasso) e attivando numerose linee marittime con i principali porti adriatici italiani e gestendone anche la logistica ed assorbendo quindi in questi anni un importante volume di traffici commerciali del nostro paese diretti nei Balcani, nonostante un percorso finale stradale più lungo (via Salonico).

L'attenzione va riposta allora agli accessi adriatici orientali più vicini all'area del Mezzogiorno d'Italia. Da Ploce esiste una linea di penetrazione in Bosnia ed Erzegovina, Croazia orientale e Ungheria (meridionale), riconosciuta tra l'altro d'interesse europeo (Corridoio 5c). Ma, allo stato attuale, visto lo stato critico delle infrastrutture ferro-stradali, può rappresentare al più un accesso al mercato bosniaco. Certamente più funzionale appare il ruolo della direttrice serbo-montenegrina Bar-Belgrado; la linea ferroviaria è regolare e, nonostante alcune evidenti carenze strutturali, permette un agevole accesso sino alla capitale serba, nel centro dei Balcani. Tra l'altro, Belgrado rappresenta un importante snodo

multimodale regionale, con la possibilità di proseguimento verso la Croazia (e la Bosnia settentrionale), l'Ungheria (ammodernamento in corso sia della via ferroviaria che autostradale), la Romania (regioni limitrofe di Timis e Arad, dove la presenza italiana è molto forte), la Bulgaria ed eventualmente il Kosovo e la Macedonia. Alcuni interventi di riassetto della linea sono già iniziati. Minori opportunità, stando la difficoltà del percorso, offre l'utilizzo della via stradale, in attesa per un rilancio della realizzazione del progetto serbo-montenegrino di collegamento autostradale tra Belgrado e Bar. Al momento c'è un immediato interesse per la possibilità di un utilizzo della linea secondo modalità Ro-La, anche se ciò comporterebbe l'attuazione di una serie di interventi su alcune gallerie per permetterebbe il passaggio dei vagoni carichi coi camion. Più di recente si è cominciato a valutare anche l'opportunità di utilizzo di un itinerario già funzionale, dal Montenegro, che colleghi il porto di Bar alle aree settentrionali dell'Albania.

Infine va ricordato lo stato della direttrice orizzontale da Durazzo (Corridoio 8), concepita come asse tra l'Albania e la Bulgaria attraverso la Macedonia. Tuttavia, l'itinerario ferroviario è inesistente, mancando della connessione tra l'Albania e la Macedonia; per quanto riguarda l'itinerario stradale, in Albania sono stati avviati lavori di riassetto rendendo il percorso in questo paese per lo meno funzionale. Le criticità sono concentrate in Macedonia, dove dal confine in poi non si sono ancora attuati, a causa degli elevati costi, i necessari interventi su di un percorso inizialmente montagnoso che vede solo gli ultimi 50 km prima della capitale Skopje, snodo infrastrutturale nazionale, diventare autostradali. Di conseguenza, l'accesso all'area interna resta, per il momento, limitato al mercato albanese, con notevoli difficoltà di proseguimento se la destinazione diventa quella macedone.

L'interscambio dell'Italia con i Balcani ha raggiunto nel 2003 i 14,8 milioni di tonnellate; questo volume è costituito per circa i 2/3 dalle importazioni. Per quanto riguarda l'aspetto modale il traffico commerciale dell'Italia con l'area balcanica privilegia la modalità di trasporto marittima rispetto a quella terrestre, a sua volta concentrata per i 4/5 sulla strada.

Nel 2003, rispetto al 1999, la distribuzione secondo modalità ha visto una diminuzione della quota marittima a favore della via terrestre, diminuzione determinata in primis da un crescente ruolo della strada; nelle importazioni prevale nettamente il ruolo del trasporto marittimo su quello stradale, nelle esportazioni i due modi si equivalgono ma con una netta tendenza alla redistribuzione modale a favore della strada. Relativamente all'interscambio per singolo paese, il partner principale è la Croazia, seguito da Romania, Bulgaria e Serbia Montenegro, mentre i rimanenti paesi balcanici registrano un interscambio con l'Italia assai più contenuto; nelle esportazioni l'Albania tuttavia è il terzo mercato di destinazione, sopravanzata solo da Croazia e Romania, in ragione del forte traffico di perfezionamento passivo con la Puglia.

Se la diversa distribuzione modale rispecchia in parte la diversa composizione merceologica dei due flussi, con le importazioni composte prevalentemente da materie prime, semi-lavorati e prodotti dell'industria pesante che viaggiano prevalentemente via mare, ciò nondimeno va osservata la tendenza delle esportazioni a penetrare i mercati dell'area balcanica sempre più via terra. Tendenza "naturale" per il nord-est italiano, macro-regione che nel 2003 ha raggiunto un interscambio superiore alla somma dei flussi dei rimanenti raggruppamenti regionali, e per l'area nord-occidentale, ma non per l'Italia centrale e meridionale dove peraltro si registrano i guadagni più consistenti, nell'ordine dei cinque punti percentuali di quota da parte delle modalità terrestri.

In questo caso sembra ragionevole distinguere tra Balcani Orientali e Balcani Occidentali, in quanto i primi sono più interni rispetto alla sub-area che si affaccia sull'Adriatico e quindi raggiungibili più agevolmente via strada anche dal centro-sud Italia. Ma questa considerazione risulta solo parzialmente utile, perché nel traffico tra Mezzogiorno e Balcani Orientali e Occidentali la quota relativa alla modalità marittima cala in entrambi i casi, anche se con un'intensità doppia nel caso dei Balcani Orientali. Proprio l'Abruzzo rappresenta il caso più eclatante, con il crollo dall'82,5% al 50,5% della quota della modalità marittima nell'interscambio con i Balcani Occidentali a fronte dell'invarianza (dal 77,1% al 77,2%) sia della quota della modalità marittima nell'interscambio con i Balcani

Orientali sia della quota dei Balcani Orientali nell'interscambio complessivo della regione con l'area balcanica.

Si può quindi osservare che vi sono segnali di una certa resistenza allo sviluppo dei traffici marittimi nell'interscambio tra il Mezzogiorno e i Balcani, e che tale resistenza può essere individuata nell'assenza di efficaci collegamenti tra i porti Balcanici dell'Adriatico Orientale ed il loro entroterra.

Considerando i traffici RO-RO come quelli più adatti in termini di efficienza economica e logistica al traffico marittimo nell'Adriatico, si osserva che l'Italia centrale e l'Italia meridionale possono oggi contare su tre snodi portuali specializzati: Ancona, Bari e Brindisi. Tra di essi Ancona rappresenta uno snodo nevralgico che garantisce collegamenti regolari con tutti i principali porti della sponda orientale dell'Adriatico e dello Ionio (Zadar, Split, Bar, Igoumenitsa e Patrasso), mentre Bari e Brindisi risultano maggiormente orientati su rotte più meridionali sia verso il Montenegro (Bar), sia in particolare verso l'Abania (Durazzo e Valona) e la Grecia (Igoumenitza e Patrasso). La notevole distanza tra Ancona e Bari, induce ad ipotizzare interessanti potenzialità di sviluppo nel settore Ro-Ro anche per i porti intermedi minori, attualmente non specializzati, ma che godono di una posizione baricentrica rispetto a quelli già esistenti.

Le possibilità per i porti di Ortona e Pescara potrebbero essere quelle di creare dei servizi Ro-Ro concorrenti a quelli dei suddetti porti, in quanto solo il servizio Ro-Ro su tratte brevi risponde al momento a criteri di economicità e velocità su tratte brevi. I collegamenti verso l'interno dei porti siti sul versante orientale dell'Adriatico sono tuttavia insufficienti e questo vincolo dovrà essere superato per favorire questa prospettiva di sviluppo. Queste linee da Ortona e Pescara dovrebbero quindi scegliere di volta in volta il porto di attracco a seconda delle caratteristiche merceologiche del carico. Ploce da questo punto di vista è più adatta ai traffici destinati alla fascia costiera, inoltre questo porto garantisce un posizione più centrale rispetto all'Adriatico centrale. Da Ploce infatti esiste una linea di penetrazione in Bosnia ed Erzegovina, Croazia orientale e Ungheria (meridionale), riconosciuta tra l'altro d'interesse europeo (Corridoio 5c) ma, visto lo stato critico delle infrastrutture ferro-stradali, può rappresentare al più un accesso al mercato bosniaco. Bar, invece, in ragione dei migliori collegamenti è

senz'altro da preferire per i traffici destinati all'entroterra. Certamente più funzionale appare infatti la direttrice ferroviaria serbo-montenegrina Bar-Belgrado; la linea nonostante alcune evidenti carenze strutturali, permette un agevole accesso sino a Belgrado, con la possibilità di proseguimento verso la Croazia e la Bosnia settentrionale, l'Ungheria, la Romania (regioni limitrofe di Timis e Arad, dove la presenza italiana è molto forte), la Bulgaria ed eventualmente il Kosovo e la Macedonia. Entrambi i porti sono poi in grado di servire i flussi turistici nella stagione estiva.

Queste osservazioni devono anche considerare la possibilità di aumentare con queste iniziative i flussi dal Lazio, il cui sistema in parte "gravita" sul porto di Pescara via il collegamento autostradale diretto, e dal limitrofo Molise. Tutto questo non andrebbe interpretato semplicemente come un tentativo di dirottamento dei traffici esistenti verso nuovi scali; gli agevoli collegamenti stradali tra la parte tirrenica dell'Italia Centrale (Lazio) e i porti dell'Abruzzo, sembrano consigliare uno studio di fattibilità relativo alla creazione di uno snodo terra-mare alternativo a quelli esistenti e di stima del possibile bacino d'utenza e quindi della capacità da parte dei nuovi ipotetici servizi di generare/attrarre nuovi flussi di traffico via mare verso/da l'area balcanica.

Le osservazioni e le indicazioni appena esposte non possono tuttavia non tenere conto di una serie di criticità e vincoli connessi all'area di riferimento, quella balcanica, ed anche alla stessa Italia meridionale. Le prospettive di crescita dell'area sono, anche se ancora condizionate da fattori politico-istituzionali, certamente migliori di solo pochi anni fa e per i Balcani Orientali la data dell'adesione all'UE appare vicina, mentre nei Balcani Occidentali il quadro generale registra un miglioramento sensibile anche in presenza di forti squilibri ed assetti economico-istituzionali ancora non del tutto stabilizzati. Tuttavia è innegabile un continuo, anche se moderato, consolidamento generale pure sul piano dell'integrazione regionale con in particolare il successo di alcune importanti iniziative tese a migliorare l'interscambio ed i traffici all'interno dell'area. Tale integrazione è una condizione necessaria non solo per rendere l'area più attraente per gli investitori esteri, ma il coordinamento, auspicabilmente sempre più frequente, tra le politiche economiche ed altre iniziative dei paesi

dell'area renderà possibile sfruttare una serie di importanti economie di scala nell'attuazione dei progetti di infrastrutturazione dell'area, estremamente impegnativi sul piano finanziario ma vitali anche per gli interessi dell'Italia, come descritto ampiamente nel capitolo 2.2. Infatti un miglioramento dell'accesso all'entroterra è banalmente molto più utile se si connette ad una rete ben sviluppata e servita.

Non va tuttavia dimenticato che la sub-area di principale interesse per questa analisi, a dire i Balcani Occidentali rimarranno comunque nel medio termine un'area periferica rispetto ai flussi commerciali e di capitale dell'UE, in quanto la sua dimensione ed il suo potenziale di crescita in termini assoluti sono strutturalmente limitati e sussistono ancora molti impedimenti che ostacolano il raggiungimento di un grado di integrazione sufficiente. Alcuni di essi cadranno attorno al 2008 ma altri saranno verosimilmente superati solo con la piena adesione all'UE, al momento ipotizzabile tra il 2014 ed il 2020. Sarà compito dell'Italia e suo diretto interesse quindi aumentare nel frattempo la presenza dei suoi presidi industriali e commerciali aiutando quest'area a fare il più possibile "sistema" in termini infrastrutturali, economici e politici.

3.5 Il Corridoio Adriatico e il Master Plan delle Autostrade del Mare

Alla fine degli anni novanta è stato redatto lo “Studio di fattibilità del corridoio adriatico” da parte dell’Intesa delle Regioni Adriatiche, con il cofinanziamento della Unione Europea. Tale studio, molto approfondito, sebbene non aggiornato, rappresenta il miglior approfondimento disponibile (lo stesso PGTL del 2001 si rifà ad esso per le sue proposte) ed è utile richiamarne i risultati, per il settore portuale e marittimo.

Alla fine di tale analisi si analizzano le indicazioni del recente “Master Plan delle Autostrade del Mare” (dicembre 2005) per verificare congruenze ed avanzamenti delle proposte, con particolare riferimento alla portualità abruzzese ed al ruolo della regione nella gestione dei flussi merci nord-sud ed est – ovest.

Il Corridoio Adriatico si sviluppa geograficamente lungo il versante orientale della penisola Italiana e rappresenta un importante asse di riferimento, con relativi nodi di interconnessione e di interscambio, per la domanda di trasporto di merci e/o passeggeri di livello Nazionale ed Internazionale.

Nel sistema di trasporti italiano il Corridoio Adriatico sviluppa una direttrice Nord-Sud della penisola italiana che, sia per evidenti ragioni geografiche che per note ragioni storiche e socio-economiche, costituisce una delle direttrici più significative del paese, collegando le regioni meridionali, quelle settentrionali, il resto dell'Europa.

La definizione dell’area di influenza del Corridoio Adriatico comprende pertanto tre diversi ambiti di interesse:

- Internazionale (Interregionale Comunitario, Europeo in generale ed Inter-Continentale) ;
- Nazionale (Italiano);
- Regionale (Interregionale Nazionale).

Le Regioni italiane direttamente coinvolte nel Progetto del Corridoio Adriatico sono sette: Friuli Venezia Giulia, Veneto, Emilia Romagna, Marche, Molise, Abruzzo, Puglia.

I traffici commerciali: il traffico oceanico di contenitori

In tema di traffico commerciale è da sottolineare che oggi la maggior parte è costituita da carichi unitizzati, di tipo diverso a seconda della distanza marittima da coprire: contenitori su navi cellulari per le lunghe distanze e semirimorchi o casse mobili su navi RO-RO per le rotte più brevi.

Il processo di globalizzazione dell'economia ha portato in questi ultimi anni a un drastico aumento dei volumi di interscambio a lunga distanza, non soltanto per quanto riguarda le materie prime, ma anche per semilavorati e prodotti finiti di maggiore valore unitario.

L'interscambio a lunga distanza era limitato in passato non soltanto da una diversa situazione internazionale, ma anche dai costi elevati associati con il trasporto per mare (ed in particolare con le operazioni di imbarco/sbarco) delle cosiddette "merci varie", ossia delle piccole partite affidate al naviglio di linea.

Questo stato di cose ha subito una prima drastica variazione con l'introduzione del contenitore, che con la standardizzazione delle unità di carico ha permesso di introdurre metodi industriali di manipolazione della merce in corrispondenza di ogni rottura di carico. L'abbattimento dei costi di manipolazione, consentito dall'unitizzazione dei carichi, ha portato a un rapido aumento dell'interscambio a lunga distanza, che a sua volta ha permesso di mettere in servizio naviglio di maggiori dimensioni (e conseguentemente di minori costi unitari), innescando un circolo virtuoso che permette oggi di approvvigionarsi di merci anche in quantitativi ridotti a distanza di migliaia di miglia, senza che questo incida sensibilmente sul costo finale al consumo di un'ampia gamma di prodotti.

Un andamento di questo tipo corrisponde a un aumento medio attorno al 7,6 % annuo, ben maggiore di quello di qualunque indicatore macroeconomico che si possa prendere come riferimento. Il traffico commerciale a lunga distanza basato sull'impiego del contenitore sta così crescendo a ritmi apparentemente svincolati dall'andamento generale dell'economia, evidenziando che il processo di globalizzazione sta provocando modifiche strutturali nel sistema internazionale dei trasporti.

Il confronto tra l'evoluzione dei traffici del Mediterraneo con i porti del Mare del Nord evidenzia (v. figure e tabelle seguenti):

- Tutti i porti del Mediterraneo nel 2004 hanno movimentato 19 milioni di TEU (37%)
 - 4 milioni nel 1990 (29%)
- I porti del Mare del Nord hanno movimentato 32 milioni di TEU
 - 10 mil. nel 1990
- La competizione tra Mediterraneo e Mare del Nord è ancora a favore di questo ultimo,
- la quota mediterranea è salita dal 29% al 37% in quindici anni tra 1990 e 2004 (+ 0,5%/anno)

	TEU's 2002	TEU's 2003	Crescita %
Gioia Tauro	3.008.698	3.148.662	4,4
Genova	1.531.254	1.605.946	4,7
La Spezia	975.005	1.006.641	3,1
Taranto	471.570	658.426	28,4
Livorno	519.751	540.642	3,9
Napoli	444.162	433.303	-2,5
Salerno	374.868	417.477	10,2
Cagliari-Sarroch	73.657	313.943	76,5
Venezia	262.337	283.667	7,5
Ravenna	160.613	160.360	-0,2
Trieste	185.301	120.438	-53,9
Ancona	94.315	75.841	-24,4
Savona-Vado	54.796	53.543	-2,3
Civitavecchia	21.388	25.365	15,7
Bari	11.997	24.341	50,7
Palermo	11.286	15.272	26,1
Catania	12.984	13.662	5,0
Trapani	16.972	12.912	-31,4
Marina di Carrara	10.478	8.672	-20,8
Brindisi	1.235	2.071	40,4
Monfalcone	675	1.118	39,6
Totale	8.243.740	8.922.302	7,6
Fonte: Autorità Portuali, Agenzie Speciali, Assoport			
porti adriatici			
porti tirrenici			
porti insulari			

TABELLA 105 Movimentazione Container nei principali Porti Italiani

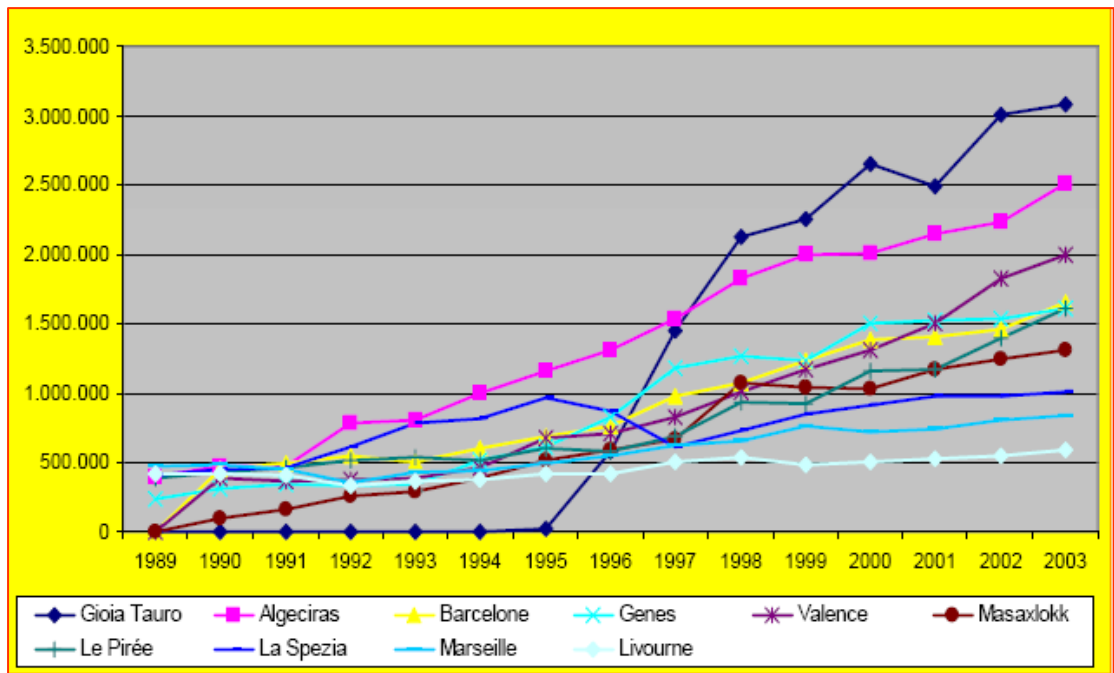


TABELLA 106 Il traffico container nel Mediterraneo dal 1989 al 2003

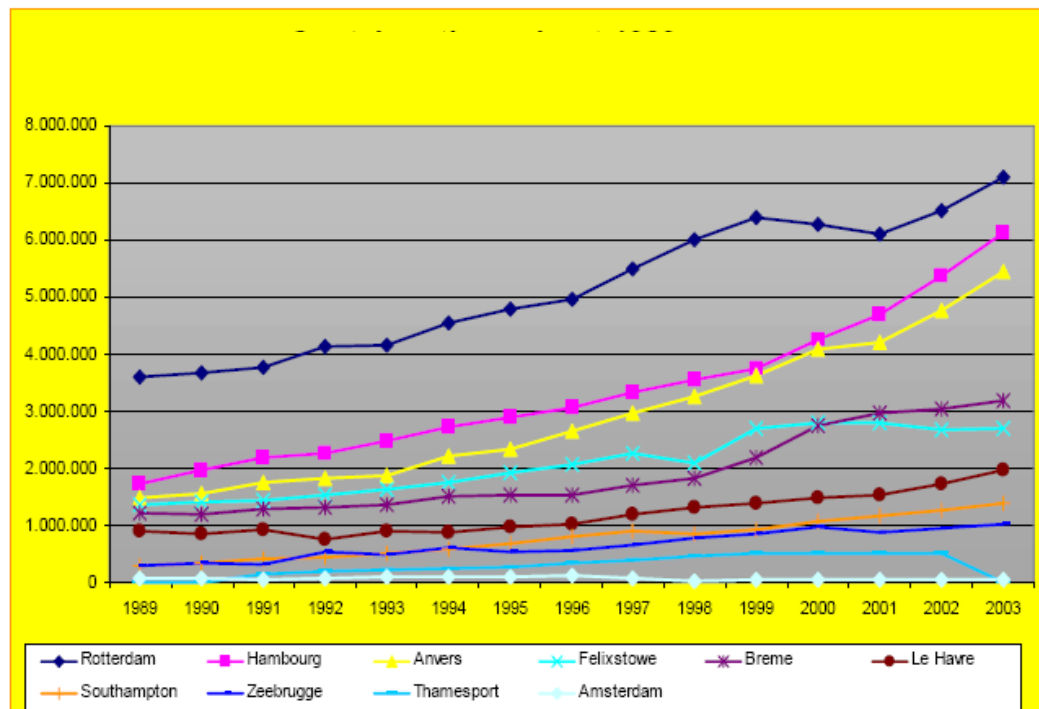


TABELLA 107 I traffici nel Mare del Nord (1989-2003)

Porto	2000	2001	2002	2003	2004	Var 00-04
Rotterdam	6.274	6.096	6.515	7.107	8.280	32,0%
Amburgo	4.248	4.689	5.374	6.138	7.003	64,9%
Anversa	4.082	4.218	4.777	5.445	6.063	48,5%
Bremerhaven	2.737	2.915	2.999	3.191	3.469	26,7%
Gioia Tauro	2.653	2.488	2.995	3.100	3.200*	20,8 %
Felixstowe	2.800	2.950	2.732	2.650	2.700	-3%
Algeciras	2.009	2.152	2.229	2.590	2.937	46,2%
Le Havre	1.464	1.525	1.720	1.984	2.150	46,9%
Valencia	1.308	1.507	1.910	1.990	2.126	62,5%
Barcellona	1.388	1.410	1.461	1.652	1.960	41,2%
Genova	1.500	1.527	1.531	1.606	1.628	8,5%
Pireo	1.161	1.166	1.405	1.605	1.625*	40,0%
La Spezia	910	975	975	1.006	1.040	14,3%

TABELLA 108 I traffici container in Europa (2000-2004)

Questo recupero trova una sua spiegazione negli effetti combinati di diversi fattori:

- il crescente peso, nella composizione dei traffici containerizzati europei, della componente dell'Estremo Oriente per la quale un capolinea in Nord Europa implica un allungamento di rotta di quasi 2.000 miglia;

- il recupero di efficienza dell'insieme dei porti mediterranei ed in particolare la realizzazione di nuovi poli di transshipment adatti a servire le grandi navi dell'ultima generazione (con capacità di 10.000 container), entrate in servizio sulle rotte giramondo e sui collegamenti intercontinentali.

Ulteriori evoluzioni dei porti italiani dipendono essenzialmente dalla risoluzione dei problemi logistici delle loro connessioni intermodali con l'area continentale. Il processo di sviluppo del fronte mediterraneo potrebbe essere frenato in corrispondenza di anelli della catena logistica che lega l'Estremo Oriente al Centro Europa: la capacità dei porti regionali destinati ad accogliere i feeder provenienti dai grandi poli di transshipment, ma soprattutto le infrastrutture di collegamento di tali porti con il retroterra transalpino.

I flussi di traffico marittimo adriatici a breve e media distanza

Oltre la funzione di canale preferenziale tra il Centro Europa e l'Estremo Oriente, pari significato strategico per il Corridoio Adriatico hanno i flussi a distanza più ravvicinata che confluiscono sui suoi porti e che rappresentano una componente essenziale della loro attività.

Per questi flussi il radicamento nei porti adriatici diventa quasi obbligato, dato che le minori distanze in gioco renderebbero proibitivo, in termini di allungamento percentuale della tratta marittima, il ricorso ai porti del versante tirrenico.

In particolare per quanto riguarda la Grecia è consolidata una solida relazione tra i porti italiani del Corridoio Adriatico e i porti greci sullo Ionio (Patrasso, Igoumenitsa e Corfù). E' da notare che a fianco di questi collegamenti attuati con navi RO-RO, nel collegamento tra l'Italia e la Grecia sono presenti anche linee regolari destinate al trasporto di container, ad esempio tra Ravenna ed i porti del Pireo e di Tessalonica..

Si noti ancora che l'ultimazione dell'Autostrada Egnatia, così come di altri importanti progetti infrastrutturali oggi in corso su tutto il territorio greco, contribuirà ad incrementare enormemente i flussi di traffico (soprattutto dal porto di Igoumenitsa) verso il Corridoio Adriatico e viceversa. La migliore infrastruttura di trasporto offerta, insieme alla riduzione dei costi di percorrenza, nonché al

minor numero di attraversamenti di confine, andranno ad aumentare i volumi con origine/destinazione nel Paese ed inoltre attirando il traffico dai Paesi vicini. La struttura con il maggior potenziale sotto questo aspetto è il Corridoio tra la Turchia e l'Europa Occidentale, che attualmente attraversa Plovdiv, Sofia e Skopje.

Oltre alla Grecia ed alla regione balcanica, altre regioni insistenti sul bacino orientale del Mediterraneo possono alimentare il traffico diretto verso il Corridoio Adriatico: si tratta dei Paesi del Mar Nero, la Turchia, il Medio Oriente e l'Egitto. Oggi ci sono regolari collegamenti marittimi da diversi porti adriatici quali Koper e Trieste verso destinazioni nei Paesi del Mar Nero e la Turchia.

Le previsioni di traffico a media e breve distanza da/verso la Grecia, i Paesi balcanici e la Turchia

Lo studio di fattibilità del corridoio adriatico individua alcune importanti linee di transito per i traffici generati nell'area più ampia dei Balcani o della Turchia verso l'Italia o i Paesi dell'Europa centrale ed occidentale, e viceversa:

- attraverso l'Autostrada Egnatia ed il porto di Igoumenitsa in Grecia,
- attraverso il Corridoio VIII ed il porto di Durres in Albania,
- attraverso il Corridoio V, in combinazione con i Corridoi X o IV ed il porto di Trieste in Italia.

Sulla base di analisi economiche e modelli di previsione lo studio stima rilevanti quote di domanda futura sulle principali direttrici di trasporto:

« Diretrice 1: Attraverso l'Autostrada Egnatia ed il porto di Igoumenitsa:

Per quanto riguarda la Grecia in particolare, si prevede anche che il 100% dei camion greci in viaggio da/per l'Italia nonché il 30% di quelli in viaggio da/per la Germania ed il 50% di quelli da/per l'Europa occidentale saranno attirati dal Corridoio Adriatico attraverso l'Autostrada Egnatia, mentre l'apertura delle autostrade iugoslave, prevista per il 2015, attirerà il 10% del suddetto traffico greco.

Per il traffico passeggeri, le percentuali (in entrambe le direzioni) saranno:

- 100% per il collegamento Grecia-Italia
- 80% per il collegamento Grecia-Germania
- 80% per il collegamento Grecia-Europa occidentale

Quanto al traffico pesante turco, nel 2000 si prevede che:

- il 50% dei camion per/dall'Italia utilizzino l'Autostrada Egnatia
- il 10% di quelli per/dalla Germania utilizzino l'Autostrada Egnatia, Igoumenitsa ed i porti del Nord Adriatico
- il 30% di quelli diretti a o provenienti dai Paesi dell'Europa occidentale utilizzeranno l'Autostrada Egnatia.

Le stesse percentuali, riferite al traffico passeggeri turco, saranno:

- 0% per il collegamento Turchia-Italia e viceversa
- 5% per il collegamento Turchia-Germania e viceversa
- 5% per il collegamento Turchia-Europa occidentale (e viceversa).

I previsti flussi turchi sull'Autostrada Egnatia di cui sopra diminuiranno presumibilmente del 30% nel 2015, in coincidenza con l'apertura delle autostrade jugoslave.

Diretrice 2: Attraverso il Corridoio VIII ed il porto di Durres

Nel caso del porto di Durres, si prevede che, a parte tutti i flussi dall'Albania verso l'Italia e l'Europa occidentale, il porto attirerà anche i movimenti merci e passeggeri provenienti dalla Bulgaria e dalla Macedonia. In particolare, nel 2000:

- il 50% del traffico pesante ed il 10% di quello passeggeri in transito tra la Bulgaria e l'Italia
- il 20% del traffico pesante e lo 0% di quello passeggeri in transito tra la Bulgaria e l'Europa occidentale
- il 60% del traffico pesante e passeggeri in transito tra la Macedonia e l'Italia

- il 30% del traffico pesante e passeggeri in transito tra la Macedonia e l'Europa occidentale dovrebbero confluire nel Corridoio Adriatico attraverso il porto di Durres.

Per il 2007 sono state stimate le seguenti percentuali: 55% del traffico pesante e 11% di quello passeggeri sul percorso Bulgaria-Italia, 65% di entrambe le tipologie di traffico sul percorso Macedonia-Italia, 25% del traffico pesante sul percorso Bulgaria-Europa occidentale e 35% di entrambe le tipologie di traffico sul percorso Macedonia-Europa occidentale.

Sempre che per l'anno 2015 siano stati ultimati tutti i lavori lungo il Corridoio VIII, le percentuali riferite a tale anno saranno: 70% (camion) e 14% (passeggeri) sul percorso Bulgaria-Italia, 80% sul percorso Macedonia-Italia, 35% sul percorso Bulgaria-Europa occidentale e 50% sul percorso Macedonia-Europa occidentale.

Diretrice 3: Attraverso il Corridoio V e Trieste

Un altro possibile corridoio di alimentazione verso l'Adriatico è indubbiamente il Corridoio V, naturalmente in congiunzione con i Corridoi IV e X. Si presume quindi che nel 2000 il porto di Trieste attirerà:

- il 30% del traffico turco verso l'Europa occidentale ed il 50% di quello da/per l'Italia
- il 50% del traffico pesante ed il 90% di quello passeggeri in transito tra la Bulgaria e l'Italia, nonché il 60% del traffico pesante ed il 20% di quello passeggeri in transito tra la Bulgaria e l'Europa occidentale.
- Si prevede inoltre che il Corridoio V possa attirare il 40% del traffico tra la Macedonia e l'Italia ed il 50% del traffico tra la Macedonia e l'Europa occidentale
- il 100% dei flussi provenienti dalla Romania e diretti in Italia, nonché il 40% del traffico pesante ed il 20% del traffico passeggeri in transito tra la Romania e l'Europa occidentale.

Per il 2007 si prevedono le seguenti percentuali:

- il 45% del traffico pesante e l'80% di quello passeggeri sul percorso Bulgaria-Italia

- il 55% del traffico pesante e il 18% di quello passeggeri sul percorso Bulgaria-Europa occidentale
- il 35% del traffico pesante e passeggeri sul percorso Macedonia-Italia
- il 45% del traffico pesante e passeggeri sul percorso Macedonia-Europa occidentale

Infine, per il 2015 si prevedono le seguenti percentuali:

- il 30% del traffico pesante e il 55% di quello passeggeri sul percorso Bulgaria-Italia
- il 45% del traffico pesante e il 15% di quello passeggeri sul percorso Bulgaria-Europa occidentale
- il 20% del traffico pesante e passeggeri sul percorso Macedonia-Italia
- il 30% del traffico pesante e passeggeri sul percorso Macedonia-Europa occidentale »

Infine, lo studio stima i potenziali flussi di veicoli merci e passeggeri ed il potenziale numero di tonnellate di merci che potrebbero impegnare il sistema di trasporto del Corridoio Adriatico.

SU STRADA	2000	2007	2015
	Tonnellate		
Attraverso la Grecia	13.755.708	20.951.027	25.236.819
Attraverso il Corridoio 8	940.261	1.431.000	2.399.692
Attraverso il Corridoio 5	3.345.825	5.515.988	7.244.731
<i>Totale su strada</i>	<i>18.041.795</i>	<i>27.898.015</i>	<i>32.881.242</i>
SU FERROVIA	2000	2007	2015
	Tonnellate		
Da/per l'Italia	942.101	1.648.554	2.398.147
Da/per l'Europa occidentale	352.320	614.715	896.419
<i>Totale su ferrovia</i>	<i>1.294.421</i>	<i>2.263.269</i>	<i>3.294.566</i>
TOTALE CARICHI (strada+ferrovia)	19.336.216	30.161.284	36.175.808

TABELLA 109 Previsione del quantitativo di merci per il Corridoio Adriatico

In questa situazione si ha che il 75% del flusso totale merci si dirige verso i porti centro-meridionali del Corridoio Adriatico (da Ancona a Brindisi) ed il restante 25% si dirige verso i porti settentrionali (da Ravenna a Trieste). La quota diretta sui porti centro-meridionali del Corridoio Adriatico risulta così pari a 15.130.000 t/anno su strada e 1.490.000 t/anno su ferrovia. Tale quota si suddivide a valle dei porti centro-meridionali in due ulteriori componenti:

- quella diretta in zone del Centro e del Sud d'Italia - pari a circa il 25% del totale complessivo - che effettuerà il segmento finale dello spostamento prevalentemente su mezzo stradale;
- quella diretta nelle zone del Nord Italia ed in Europa che proseguirà lo spostamento in parte su strada ed in parte su ferrovia.

Quest'ultima componente, che è di notevole interesse per il Sistema Corridoio Adriatico, risulta stimata al 2005 pari a:

- 1.000.000 t/anno che usano un RO-RO ferro-mare-ferro,
- 10.000.000 t/anno che, in assenza di modificazioni, usano i servizi RO-RO strada – mare – strada.

Il trasferimento di una parte di quest'ultimo flusso ad un RO-RO strada-mare-ferro è obiettivo strategico del Progetto Corridoio Adriatico ottenibile mediante:

- un aumento di efficienza delle aree portuali interessate ed il loro collegamento con le reti ferroviarie e stradali;
- un potenziamento dell'Asse ferroviario Nord-Sud del Corridoio Adriatico;
- la realizzazione degli interporti di Corridoio lungo la parte centro-meridionale del Corridoio;
- la trasformazione del parco veicolare merci vincolante mediante accordi con le nazioni interessate.

Le proposte dello studio del corridoio adriatico sul sistema della portualità

Lo studio di corridoio identifica come indirizzo strategico di successo del progetto il potenziamento del sistema ferroviario di corridoio e la sua integrazione con il

sistema portuale. Un elemento critico per la modifica della ripartizione modale del traffico merci è rappresentato dal completo inserimento in rete dei porti marittimi; in considerazione di ciò lo studio propone, per ogni porto in cui ciò sia necessario, gli interventi di connessione tra porto e rete ferroviaria e stradale di Corridoio.

Lo studio identifica la seguente rete come asse portante del sistema marittimo adriatico:

- 1 porto con valenza di "transshipment hub": Taranto;
- porti di valenza internazionale europea e nazionale: Trieste, Monfalcone, Venezia-Marghera, Ravenna, Ancona, Bari, Brindisi;
- 1 porto marittimo e fluvio marittimo: Chioggia;
- 3 porti di interesse nazionale: Vasto-Ortona, Termoli, Manfredonia;

Gli interventi previsti sono descritti sinteticamente nella Scheda Progetto seguente.

	PROGETTO DI BREVE PERIODO	PROGETTO DI MEDIO PERIODO
Portualità	<i>Tipologie Interventi previsti</i>	Tipologie Interventi previsti
Porto di Trieste	Potenziamento Infrastrutture Portuali ed Aree Operative.	Ulteriore Potenziamento Infrastrutture Portuali ed Aree Operative; Collegamenti Ferroviari Interni; Collegamenti Stradali Interni.
Porto di Monfalcone	Potenziamento Infrastrutture Portuali ed Aree Operative.	Ulteriore Potenziamento Infrastrutture Portuali ed Aree Operative.
Porto di Venezia/Marghera	Potenziamento Infrastrutture Portuali ed Aree Operative; Collegamenti Ferroviari; Collegamenti Stradali.	Ulteriore Potenziamento Infrastrutture Portuali ed Aree Operative.
Porto di Chioggia	Potenziamento Infrastrutture Portuali ed Aree Operative (Val da Rio); Collegamenti Ferroviari; Collegamenti Stradali.	Ulteriore Potenziamento Infrastrutture Portuali ed Aree Operative; Potenziamento Collegamenti Ferroviari.
Porto di Ravenna	Potenziamento Infrastrutture Portuali ed Aree Operative; Collegamenti Ferroviari; Collegamenti Stradali.	Ulteriore Potenziamento Infrastrutture Portuali ed Aree Operative.
Porto di Ancona	Potenziamento Infrastrutture Portuali ed Aree Operative; Collegamenti Ferroviari; Collegamenti Stradali.	Ulteriore Potenziamento Infrastrutture Portuali ed Aree Operative.
Porto di Ortona	Potenziamento Infrastrutture Portuali ed Aree Operative.	Potenziamento Collegamenti Ferroviari.
Porto di Vasto	Potenziamento Infrastrutture Portuali ed Aree Operative; Collegamenti Stradali.	Potenziamento Collegamenti Ferroviari.
Porto di Termoli	Interventi propedeutici nell'ambito del Polo Interportuale di Termoli: - Progetto Interporti PI1 -	Realizzazione Nuovo Porto Canale nell'ambito del Polo Interportuale di Termoli.
Porto di Manfredonia	Potenziamento Infrastrutture Portuali ed Aree Operative.	Ulteriore Potenziamento Infrastrutture Portuali ed Aree Operative.
Porto di Bari	Potenziamento Infrastrutture Portuali ed Aree Operative (Viabilità interna); Collegamenti Ferroviari; Collegamenti Stradali.	Ulteriore Potenziamento Infrastrutture Portuali ed Aree Operative.
Porto di Brindisi	Potenziamento Infrastrutture Portuali ed Aree Operative.	Ulteriore Potenziamento Infrastrutture Portuali ed Aree Operative.
Porto di Taranto	Potenziamento Infrastrutture Portuali ed Aree Operative; Collegamenti Ferroviari; Collegamenti Stradali.	Ulteriore Potenziamento Infrastrutture Portuali ed Aree Operative; Potenziamento Collegamenti Ferroviari; Potenziamento Collegamenti Stradali.

TABELLA 110

Emerge un elemento di forte marginalità dell'Abruzzo nel sistema portuale e marittimo adriatico, cui lo studio non fornisce indicazioni per il suo superamento.

Il Master Plan delle Autostrade del Mare

Nel mese di dicembre 2005 è stato pubblicato da parte di RAM (Rete Autostrade Mediterranee spa), società del gruppo Sviluppo Italia, il Master Plan delle Autostrade del Mare.

Il piano individua le principali cause di criticità del nostro sistema portuale-marittimo e quindi definisce le più urgenti misure da attuare.

Il Master Plan innanzitutto individua e programma quegli interventi che consentono di:

- consolidare i risultati raggiunti;
- sviluppare i flussi di traffico con maggiore capacità di espansione e attrattiva per gli operatori;
- potenziare i porti o gli archi costieri destinatari dei flussi con più elevato tasso di crescita potenziale, nel traffico nazionale e internazionale;
- far emergere nicchie di mercato non ancora sufficientemente sfruttate per nuove linee;
- andare incontro a esigenze evidenziate dall'utenza e non sempre soddisfatte dalle linee in esercizio o da certe loro caratteristiche (frequenza, orari di partenza e arrivo, tariffe) o condizionate da vincoli esterni.

A questi interventi orientati essenzialmente ad un potenziamento dell'offerta, il Master Plan aggiunge una serie di misure orientate all'innovazione di sistema.

La prima serie di misure, per ordine d'importanza, è quella che trae spunto da una verifica se gli standard di servizio raggiunti dalle Autostrade del Mare corrispondono agli standard di servizio richiesti dalle filiere logistiche più importanti.

La seconda serie di misure riguarda provvedimenti, investimenti e iniziative che hanno come obiettivo primario l'attrattività del Mezzogiorno sia come piattaforma logistica inserita in posizione strategica nella rete di scambi inframediterranei, sia come territorio con costi di distribuzione omogenei a quelli

delle maggiori aree europee.

Il piano, dopo una ricognizione dell'attuale organizzazione dei servizi e dei più importanti programmi di sviluppo, effettua una prima selezione dei porti di riferimento, su cui il piano identifica gli interventi più urgenti.

Nel seguito si riporta un estratto del piano, da cui emerge come ancora la portualità abruzzese ed il suo sistema regionale appaiono estranei al processo di sviluppo programmato.

«I porti individuati (tabella 2 e 3), o meglio i gruppi di porti considerati, sono successivamente raggruppati in cluster o piattaforme logistiche regionali in base alle aree geografico-economiche di appartenenza. L'elenco dei porti già interessati dalla presenza di collegamenti marittimi, risulta, inoltre, convenzionalmente suddiviso fra aree appartenenti al Centro-Nord e al Mezzogiorno. Diversamente, i porti di Cagliari e Olbia-Golfo di Aranci, sedi di importanti collegamenti marittimi fra la Sardegna e la penisola vengono trattati separatamente. Si tratta infatti del cosiddetto "cabotaggio obbligatorio" che, a rigore, non rientrerebbe nel programma Autostrade del Mare in quanto privo dell'alternativa modale.

Il fatto, tuttavia, che l'Unione Europea attribuisca alle Autostrade del Mare anche la funzione di "coesione con regioni periferiche o isole", induce a considerare tali porti come sedi di investimenti infrastrutturali non prioritari, da attuare in una seconda fase.

Sud Italia	Centro-Nord Italia	Sardegna
Bari	Ancona	<i>Cagliari</i>
Brindisi	Civitavecchia	<i>Olbia - Golfo Aranci</i>
Catania	Genova	<i>Porto Torres</i>
Messina	Savona	
Napoli	Livorno	
Palermo	Ravenna	
Salerno	Venezia	
Taranto	Trieste	
Trapani		

TABELLA 111 *Elenco dei porti italiani sedi di collegamenti marittimi (linee Ro-Ro/Ro-*

Pax)

È stato successivamente individuato un elenco di porti (tabella 3) ad alto potenziale di sviluppo per il Programma Autostrade del Mare. Tale elenco è stato compilato sulla base delle informazioni disponibili riguardanti sia l'attuale posizionamento del singolo porto nei mercati di riferimento relativamente alle Autostrade del Mare, sia i programmi già in corso previsti per il potenziamento delle infrastrutture portuali.»

Sud Italia	Centro-Nord Italia
Augusta	Monfalcone
Pozzallo	Chioggia
T. Imerese	Marina Di Carrara
Milazzo	Piombino

TABELLA 112 Elenco dei porti italiani considerati ad alto potenziale di sviluppo

3.6 Dal Tirreno all'Adriatico verso i Balcani

Il potenziamento delle trasversali del Corridoio Adriatico verso l'interno delle regioni del Centro Italia e la dorsale Tirrenica, assume una diversa e più solida prospettiva se le politiche infrastrutturali e trasportistiche ponessero i sistemi portuali adriatici in connessione con quelli del Tirreno.

L'interconnessione dei porti fornirebbe alle trasversali uno scenario di sviluppo di maggiore ampiezza. Insieme alle direttrici longitudinali di trasporto (Corridoio Adriatico e Tirrenico) che privilegiano i collegamenti tra Nord e Sud, vanno ripensate le direttrici trasversali estendendole, mediante i porti, da un lato verso l'Europa Balcanica e dall'altra verso l'Europa meridionale (in particolare Spagna e Portogallo).

La connessione dei porti del Mediterraneo Occidentale (Valencia, Barcellona, Civitavecchia, Napoli, Salerno) con quelli del Medio Adriatico (Pescara, Ortona, Vasto, Ploce, Bar, Durazzo) realizzerebbe un sistema intermodale complesso in grado, non solo di immettersi nei mercati dei Corridoi longitudinali, ma di prefigurare una grande direttrice trasversale di livello transeuropeo.

La direttrice assumerebbe la connotazione di un ponte tra i porti utilizzando le regioni dell'Italia centrali. Un sistema mare, terra, mare in cui sono i porti a svolgere un ruolo strategico di nodi di scambio e di direzione.

Non è un caso che su tale ipotesi si siano già pronunciati favorevolmente l'Autorità Portuale di Civitavecchia e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso il SIIT del Lazio e dell'Abruzzo .

Attraverso specifiche valutazioni logistiche (tempi di trasferimento, costi, efficienza dei servizi e delle reti) potrebbe essere facilmente documentata l'utilità (economica e ambientale) della direttrice trasversale che ridurrebbe sensibilmente i trasporti via terra (in particolare su gomma).

La direttrice si collocherebbe tra il Corridoio n. 5 e n. 8 svolgendo un ruolo di supporto e di integrazione.

Relativamente alla domanda, una indagine sullo scambio commerciale tra le regioni balcaniche, quelle dell'Italia centrale e, sul versante più occidentale, la

Spagna e il Portogallo, metterebbe immediatamente in luce la dimensione economica e trasportistica delle regioni transfrontaliere interessate.

Il quesito da cui partire è il seguente: quale quota di tale scambio commerciale transita per i porti tirrenici e adriatici ed ancora, con quali modalità di trasporto e con quali strutture logistiche e di servizio le merci sono trasferite da un porto all'altro?

Non esistono in proposito rilevazioni sistematiche (è questo in fondo uno dei temi da sviluppare nel progetto di fattibilità), ma alcune interviste mirate hanno già messo in rilievo l'esistenza di consistenti flussi di merci tra i porti tirrenici e adriatici aventi destinazione sia l'area balcanica sia l'area ispanico-portoghese.

I porti adriatici italiani attualmente impegnati nello scambio commerciale tra Est e Sud Europa, relativamente al Medio Adriatico sono Ravenna, Ancona e Bari. Il ruolo dei porti abruzzesi è oggi marginale. La portualità abruzzese è infatti l'anello debole del sistema, nonostante abbia a disposizione un efficace collegamento autostradale e reti stradali e ferroviarie interessate a progetti di modernizzazione.

In particolare i porti di Pescara e Ortona sono direttamente connessi al porto di Civitavecchia attraverso l'Autostrada A24 che tutt'ora rappresenta la più veloce e capace trasversale appenninica.

Il potenziamento delle trasversali del Corridoio Adriatico verso il Corridoio Tirrenico e la riorganizzazione della portualità abruzzese farebbe assumere ai territori attraversati (Abruzzo, Lazio, Molise, Campania) un ruolo determinante non solo sul piano trasportistico, ma anche sul piano economico e sociale (distretti industriali, riqualificazione urbana delle aree limitrofe ai porti, rivitalizzazione delle aree interne).

In tale prospettiva, con adeguati interventi di infrastrutturazione del sistema portuale (nei porti di Ortona e Vasto sono già previste opere di adeguamento tecnico e funzionale), di potenziamento delle reti ferroviarie (Roma-Pescara e la ferrovia Sangritana nella direzione dell'area campana) e di completamento delle reti stradali (A25, Fondo Valle del Sangro, SS 650 della Valle del Trigno), l'Abruzzo assumerebbe un ruolo strategico nei collegamenti Est-Ovest, divenendo, per la presenza nella regione costiera di infrastrutture interportuali e

aeroportuali, una piattaforma logistica di interesse nazionale e internazionale.

Il confronto dei volumi di traffico commerciali dei porti abruzzesi con quelli tirrenici e balcanici (si veda la tabella allegata) fa emergere immediatamente la scarsa rilevanza della portualità abruzzese. La dotazione infrastrutturale terrestre, la centralità geografica della regione e lo sviluppo degli scambi commerciali tra Italia e i paesi balcanici (vedi tabella allegata) fanno, tuttavia, rendere molto verosimile l'ipotesi che una quota consistente del traffico merci possa transitare per i porti abruzzesi, se potenziati e gestiti efficacemente.

A tale proposito va ricordato che tutti i porti abruzzesi sono in procinto di dotarsi di un nuovo piano regolatore portuale (a Vasto il piano portuale è in via di redazione, a Pescara e Ortona sono stati attivati gli studi preliminari).

L'ipotesi di realizzare un efficace sistema portuale regionale in grado di misurarsi con i porti balcanici frontalieri (Ploce, Bar e Durazzo) e più ancora con quelli tirrenici, dove operano le Autorità portuali di Civitavecchia e Napoli, esige la costituzione di enti di gestione avanzati ed efficienti. In tale direzione va ripresa la proposta contenuta nel documento "*Studio di fattibilità per la razionalizzazione e il potenziamento del sistema portuale regionale*" del 2001, in cui si delinea l'istituzione di una Agenzia portuale regionale in grado di coordinare le attività dei singoli porti.

La costituzione di una Agenzia portuale è del resto determinante non soltanto per promuovere e integrare le risorse finanziarie diverse (europee, nazionali, regionali), ma per porsi come interfaccia istituzionale nelle politiche di partenariato con i porti tirrenici e balcanici.

L'interconnessione tra i porti del Corridoio Adriatico con quelli del Corridoio Tirrenico, in una chiave transeuropea fornisce al sistema delle trasversali appenniniche e ai nodi portuali abruzzesi una nuova prospettiva di sviluppo, facendone non elementi secondari di corridoi longitudinali, ma le strutture di una vera direttrice di trasporto: un grande corridoio trasversale in parte marittimo, in parte terrestre, innovativo per concezione, tecnologia, sistemi logistici e gestionali.

3.7 Fattibilità di un Corridoio trasversale Tirrenico-Adriatico per i Balcani

Lo scenario attuale del sistema portuale abruzzese

Gli studi di programmazione nazionale, richiamati al precedente capitolo 3.5, evidenziano come il sistema portuale abruzzese si trovi in una posizione debole rispetto allo sviluppo del trasporto marittimo. Vi sono ragioni di natura storica e geografica per le quali la portualità abruzzese non ha mai avuto un peso rilevante nell'economia marittima nazionale. La fascia costiera abruzzese, caratterizzata da una modesta estensione del retroterra fisico, non ha accolto grandi industrie di base localizzate nei porti e la diffusione territoriale dell'industria manifatturiera ha visto produzioni per lo più rivolte al mercato interno e comunque idonee all'uso dei soli mezzi terrestri e in particolare del trasporto stradale. Inoltre, i porti abruzzesi non hanno mai offerto le condizioni essenziali né per la localizzazione dell'industria pesante né per l'espansione di un mercato commerciale marittimo; è nota l'estrema carenza di fondali, la scarsa dotazione di spazi portuali, condizionati dalle zone urbane, la mancanza di terminali specializzati e di efficienti collegamenti terrestri (*arch. Polacco, 2000*).

E' significativa l'identificazione, proposta dallo Studio del Corridoio Adriatico, del sistema abruzzese, rappresentato dai due maggiori porti (Vasto e Termoli), in una visione unica di complementarità, in modo che l'economia marittima abruzzese possa trovare servizi di qualità in una logica di sistema portuale. "Le migliori prospettive fanno riferimento agli scali meridionali di Ortona e Punta Penna (Vasto), sia per le opere esistenti ed in fase di attuazione, sia in quanto su di essi gravitano le aree industriali maggiormente suscettibili di esprimere domanda di servizi portuali" (*Studio di Fattibilità del Corridoio Adriatico, 1997*).

Lo sviluppo del traffico marittimo dei contenitori, pressoché integralmente gestito da operatori privati (compagnie marittime) di rilievo mondiale, che dispongono di proprie linee, banchine e terminalisti che offrono il servizio terrestre ed operatori intermodali, permette di escludere l'ipotesi di una crescita consistente di tale traffico nei porti del basso Adriatico.

La più grande compagnia marittima mondiale per il trasporto contenitori, la Maersk Sealand, consente di trasportare, con tre servizi settimanali, in 14 giorni un contenitore, ad esempio, da Singapore a Gioia Tauro (e da qui garantisce in 24 ore la consegna all'interporto di Padova) o a Cagliari (e da qui garantisce in 4 giorni il servizio a destinazione per Civitavecchia). La stessa compagnia non offre servizi per i porti adriatici.

La EVERGREEN offre un servizio di trasporto contenitori sempre da Singapore (scelto come esempio) per un unico porto in Abruzzo (Vasto) in 23 giorni, secondo il programma di trasporto riportato nella seguente offerta di servizi (ricavata dal sito <http://www.evergreen-marine.com/>):

The Sailing Schedules from SINGAPORE to VASTO after MAY-10-2006 are as following:							
Seq	Location		Departure Date	Arrival Date	Service	Vessel Voyage	Transit Time (days)
	From	To					
1	SINGAPORE	SINGAPORE	MAY-13-2006	MAY-14-2006	----	----	1
2	SINGAPORE	TANJUNG PELEPAS, JOHOR	MAY-14-2006	MAY-14-2006	FRS	EVER GROWTH 0266-105W	0
3	TANJUNG PELEPAS, JOHOR	TANJUNG PELEPAS, JOHOR	MAY-14-2006	MAY-15-2006	WAITING	----	1
4	TANJUNG PELEPAS, JOHOR	TARANTO	MAY-15-2006	MAY-26-2006	CEM	ITAL CONTESSA 0357-002W	11
5	TARANTO	TARANTO	MAY-26-2006	MAY-29-2006	WAITING	----	3
6	TARANTO	GENOA	MAY-29-2006	MAY-31-2006	FEM	EVER GIFTED 1058-123W	2
7	GENOA	VASTO	MAY-31-2006	JUN-05-2006	Intermodal	----	5

TABELLA 113 Total Transit Time (Including Waiting Time) : 23 day(s)

Si noti come il servizio per Vasto sia organizzato con transshipment a Taranto (dove Evergreen dispone di un suo terminal) per Genova e quindi il trasporto alla destinazione finale di Vasto venga effettuato con trasporto intermodale (non è specificato se ferroviario o stradale), che richiede 5 giorni di viaggio.

E' evidente come il sistema portuale abruzzese sia di fatto estraneo alle grandi rotte di navigazione. Solo i porti del nord adriatico (Trieste, per le rinfuse, Venezia e Ravenna) sono considerati terminali di interesse per la grandi compagnie di navigazione, sia per le aree industriali italiane cui questi porti consentono di accedere sia per le destinazioni finali europee.

Il mercato dei **traffici marittimi non unitizzati** riguarda imprese specializzate le cui scelte di localizzazione seguono criteri interni a filiere produttive particolari (prodotti agroindustriali, forestali, deperibili, chimici, metallurgici, veicoli, energia). All'interno delle singole filiere si formano reti di porti specializzati per i quali la merce rappresenta la specializzazione in ambito nazionale e regionale. Un porto può diventare un nodo importante di più filiere logistiche o specializzarsi in una sola (Polacco, 2000)

Un possibile scenario alternativo

Le analisi sopra sintetizzate vanno inserite nel nuovo scenario europeo che si sta consolidando a seguito dell'allargamento della UE e degli obiettivi di espansione economica dei paesi del centro Europa verso il nord-est (Mar Baltico). Tuttavia il ruolo del mediterraneo orientale e del mare Adriatico può divenire rilevante nella prospettiva (sostenuta dalla Commissione Europea) di massima integrazione nella UE dell'area dei Balcani (e del sud Europa), al fine di un riequilibrio politico di un'area altrimenti estranea alle grandi direttrici europee est-ovest. Per raggiungere tale obiettivo si prefigura una direttrice economica e trasportistica tra Baltico e Mediterraneo orientale attraverso l'adriatico, che assume il ruolo di porta di accesso al sistema geo-economico e politico del sud Europa..

Questo scenario (e questa opportunità) nel breve periodo devono tuttavia scontare il limite che le direttrici dei traffici marittimi, sia adriatici di corto raggio sia mediterranei, non contemplan al loro interno il sistema portuale abruzzese (ed in genere del medio Adriatico) in posizione strategica. E' tuttavia possibile immaginare uno scenario integrato alternativo che sfrutti le opportunità offerte da:

- » I margini di capacità e le buone prestazioni offerte dalla direttrice autostradale Roma – Pescara;

- » I rilevanti flussi Ro-Ro che già interessano il mare adriatico (per la Grecia, La Turchia ed i Balcani) e che mostrano alti tassi di evoluzione;
- » Il vantaggio competitivo offerto dalla migliore collocazione geo-economica dei porti del medio Tirreno.

Questo scenario potrebbe basarsi sul porto di Civitavecchia (specializzato per il Ro-Ro per il suo ruolo storico di porto di transito da e per la Sardegna), che come abbiamo visto è anche un possibile terminale dei servizi marittimi interoceanici di contenitori.

Civitavecchia potrebbe rappresentare un valido terminale di transito per Ro-Ro mediterraneo per l'Adriatico ed i Balcani, qualora i costi di connessione ed i tempi di viaggio per i porti abruzzesi fossero accettabili.

Si è pertanto effettuata una specifica simulazione di un trasporto intermodale tra Civitavecchia e Pescara (non necessariamente deve essere questo il terminale di riferimento ma è certamente quello che presenta la migliore accessibilità dalla direttrice tirrenica) e tra Civitavecchia e Vasto.

I risultati sono stati soddisfacenti. Come mostrato dalla tabella seguente. Il collegamento tra Civitavecchia e il porto di Pescara richiede circa 4 h e 20 minuti ed un costo di esercizio di poco più di 150 € (molto inferiore a quanto necessario alla Evergreen per il trasporto da Genova). Inoltre Civitavecchia è terminale interno alle grandi reti del trasporto contenitori e specializzato nei servizi Ro-Ro. Anche la destinazione Vasto appare economicamente accettabile, con 5 ore e 20 minuti di tempo di trasporto e poco più di 188 € di costo di esercizio ⁽⁴⁵⁾.

⁴⁵ Il costo di esercizio utilizzato nella simulazione comprende solo il pedaggio autostradale ed il consumo di carburante. Comunque si sono assunti valori prudenziali. Assumendo come prezzo medio offerto dal trasporto stradale quello indicato nel Libro Bianco dell'Unione Europea del 2001 (0,7 €/km) si ottengono valori ancora competitivi: 228 € per il trasporto per Pescara e 281 € per Vasto.

Simulazione di un trasporto intermodale Ro-Ro tra Civitavecchia ed i porti abruzzesi

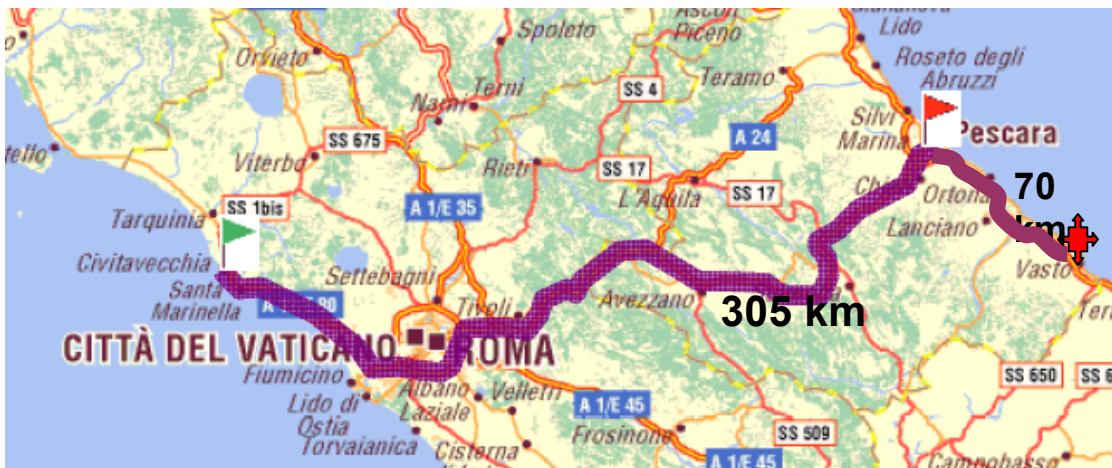
Partenza	Civitavecchia
Arrivo	Pescara

€ 0,12 pedaggio camion classe 4/km (trailer)
 € 1,15 costo carburante 102 litri consumati
 3,00 consumo km/litro

Distanza: **305** km

MERCI	
Costo pedaggio:	€ 36,60
Costo carburante:	€ 116,92
Costo totale:	€ 153,52

VELOCITA'	>>>> km/h	70	4,36	ORE
-----------	-----------	-----------	-------------	-----



VASTO + 70 KM

Partenza	Civitavecchia
Arrivo	VASTO

€ 0,12 pedaggio camion classe 4/km (trailer)
 € 1,15 costo carburante 125 litri consumati
 3,00 consumo km/litro

Distanza: **375** km

MERCI	
Costo pedaggio:	€ 45,00
Costo carburante:	€ 143,75
Costo totale:	€ 188,75

VELOCITA'	>>>> km/h	70	5,36	ORE
-----------	-----------	-----------	-------------	-----

Al fine di verificare l'efficienza della soluzione abruzzese come terminale di un corridoio intermodale marittimo – terrestre, si è effettuata una analoga simulazione assumendo come terminale il **porto di Ancona**.

I risultati sono riportati nella tabella che segue. In questo caso il costo totale risulta paragonabile (€ 220 a fronte di € 228 per il collegamento con Pescara), così come il costo di esercizio che si colloca sui 135 €. Tuttavia il collegamento stradale migliore non dispone di direttrici autostradali (nel primo tratto da Civitavecchia si può utilizzare la SS 1 bis e la SS 675, ammodernate fino a Narni, ma successivamente l'itinerario segue la SS 3 e la SS 76 e quindi la SS 16 per raggiungere, in zona urbana, il porto di Ancona). Se questo riduce i costi di esercizio per l'assenza di pedaggio, determina velocità medie di percorrenza più contenute e quindi un tempo complessivo di trasporto di circa 6 ore. Si deve inoltre considerare che gli itinerari autostradali presentano, a fronte del pedaggio, un insieme di servizi al trasporto merci e di assistenza al veicolo ed al conducente, che li rende più appetibili e competitivi nelle scelte dei conducenti.

Simulazione di un trasporto intermodale Ro-Ro tra Civitavecchia ed il porto di Ancona

Partenza	Civitavecchia
Arrivo	ANCONA

€ 0,12 pedaggio camion classe 4/km (trailer)
 € 1,15 costo carburante 118 litri consumati
 2,50 consumo km/litro

Distanza:	294 km
------------------	---------------

MERCI	
Costo pedaggio:	€ 0,00
Costo carburante:	€ 135,24
Costo totale:	€ 135,24

VELOCITA'	>>>> km/h	50	5,88	ORE
------------------	-----------	-----------	-------------	------------

