

1 - Sviluppo territoriale e infrastrutture

Le evoluzioni più recenti in seno all'Unione Europea, la globalizzazione dell'economia e la diffusa esigenza di competitività, necessitano di uno sviluppo del territorio strategico e coerente con quello della domanda. I trasporti si trovano quindi a dover soddisfare le esigenze di una società sempre più assetata di mobilità e di un'opinione pubblica sempre meno incline ad accettare i cronici ritardi e la mediocre qualità di determinati servizi. A fronte di una domanda di trasporto in costante crescita, la risposta della Comunità non può limitarsi alla costruzione di nuove infrastrutture ed all'apertura dei mercati. Ma risultano altresì necessari interventi volti a migliorare l'intero sistema: un moderno sistema dei trasporti deve risultare sostenibile tanto dal punto di vista economico, che sociale che ambientale.

Dal punto di vista territoriale oggi come oggi una regione geografica che voglia essere competitiva sul mercato deve essere dotata di adeguate infrastrutture di trasporto, specialmente per quanto concerne il traffico merci sulle lunghe distanze: in mancanza di tale dotazione un paese risulta assolutamente incapace di cogliere la sfida del "mercato globale" in via di realizzazione. Quest'ultimo, infatti, si riflette nella concorrenza tra le regioni, che possono veder migliorata o peggiorata sensibilmente la loro posizione relativa, a seconda della dotazione infrastrutturale di cui possono godere, della qualità della stessa e di tutti i servizi di trasporto ad essa connessi.

1.1 - La politica comune dei trasporti

Proprio per questi motivi la creazione di vaste reti infrastrutturali risulta essere da sempre una delle priorità che investono l'operato della Commissione Europea, sancita legalmente dal Titolo XII del Trattato sull'Unione. Per lungo tempo, però, la Comunità europea non ha saputo o voluto attuare la politica comune dei trasporti prevista dal Trattato di Roma. Il Consiglio dei ministri dei Trasporti non è stato capace, per quasi trent'anni, di tradurre in azioni concrete le proposte della Commissione. Solo quando nel 1985 la Corte di giustizia ha ufficialmente riconosciuto le carenze del Consiglio, gli Stati membri hanno accettato che la Comunità operasse i necessari interventi legislativi.

È stato così pubblicato, nel dicembre 1992, il primo Libro bianco della Commissione dal titolo "Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti". Concetto chiave del documento è l'apertura del mercato dei trasporti. In una decina d'anni, con la sola eccezione del settore ferroviario, tale obiettivo è stato praticamente raggiunto. L'apertura, di cui hanno beneficiato soprattutto le imprese, ha indotto in Europa un aumento del traffico più che proporzionale rispetto a quello dell'economia.

I primi significativi progressi della politica comune dei trasporti si sono concretizzati in una riduzione significativa dei prezzi per i consumatori, accompagnata da un aumento della qualità dei servizi e della gamma di alternative disponibili, che ha cambiato le stesse abitudini di vita e di consumo dei cittadini europei. La mobilità è passata in media dai 17 km al giorno per persona del 1970 ai 35 km del 1998¹ ed è ormai considerata un vero e proprio diritto acquisito.

Tale politica ha inoltre permesso, partendo dai risultati dei programmi quadro di ricerca, di sviluppare tecniche modernissime in un quadro di interoperabilità. I progetti lanciati alla fine

¹ Fonte: Commissione Europea, "Libro Bianco sulla politica dei trasporti per il 2010: è tempo di decidere", Bruxelles, settembre 2001

degli anni '80, cominciano oggi a portare i loro frutti. Si pensi ad esempio alla realizzazione della rete ferroviaria transeuropea ad alta velocità o al programma di navigazione satellitare Galileo. Ai progressi realizzati in termini di tecniche e di infrastrutture non si è però sempre accompagnata una corrispondente modernizzazione degli organismi di gestione, soprattutto in ambito ferroviario.

La politica comune dei trasporti non è comunque riuscita a svilupparsi in modo armonioso ed il sistema dei trasporti europeo si trova oggi a dover far fronte ad una serie di gravi difficoltà, tra cui le principali possono essere individuate :

- nella crescita squilibrata dei diversi modi di trasporto, che riflette in parte la miglior capacità di adattamento di determinati modi alle esigenze dell'economia moderna, ma in molti casi essa è dovuta anche alla mancata internalizzazione dei costi esterni nei prezzi del trasporto e all'inosservanza di talune normative sociali e di sicurezza (soprattutto nel settore del trasporto stradale). Ciò ha portato ad una situazione in cui il trasporto su strada rappresenta ormai il 44% del trasporto merci, rispetto al 41% della navigazione a corto raggio, all'8% della ferrovia e al 4% delle vie navigabili; il predominio del trasporto su strada è ancora più marcato nel comparto passeggeri che vede il trasporto su strada al primo posto con una quota di mercato del 79%; il trasporto aereo, con il 5%, si avvicina alla quota delle ferrovie, ferme al 6%;
- nella gestione di determinati grandi assi stradali e ferroviarie, dei centri città e degli aeroporti;
- nei problemi ambientali e nelle ripercussioni sulla salute dei cittadini.

Proprio per risolvere queste problematiche della mobilità continentale, la DG Trasporti ed Energia della Commissione Europea ha pubblicato nel settembre 2001 un nuovo documento programmatico dal titolo "Libro Bianco sulla politica dei trasporti per il 2010: è tempo di decidere" in cui sono indicati gli obiettivi per sviluppare un sistema di trasporto sostenibile ed alcuni di essi sono già declinati in numerosi ed importanti strumenti elaborati sia a livello nazionale che regionale e locale.

Il Libro Bianco contiene una sessantina di precise proposte da adottare a livello comunitario nel quadro della politica dei trasporti. Esso prevede inoltre un programma d'azione composto da diverse misure scaglionate fino al 2010 e legato a scadenze, che comprende in particolare un meccanismo di controllo e una valutazione intermedia nel 2005, per determinare se gli obiettivi quantitativi (ad esempio in materia di ripartizione modale o di sicurezza stradale) sono stati effettivamente raggiunti o se occorrono degli adeguamenti.

Gli orientamenti per i quali la Commissione adotterà proposte dettagliate e che rivestono maggiore importanza per i temi trattati in sede odierna, sono indubbiamente il rilancio del settore ferroviario con la progressiva apertura dei mercati merci e passeggeri; la promozione del trasporto marittimo e fluviale; lo sviluppo dell'intermodalità, attraverso l'armonizzazione tecnica e l'interoperabilità fra i diversi sistemi; la realizzazione della rete Transeuropea dei Trasporti, per la quale la Commissione propone di concentrare l'aggiornamento degli orientamenti comunitari sull'eliminazione delle strozzature nella rete ferroviaria e sull'adattamento di itinerari prioritari, per assorbire i flussi generati dall'allargamento, soprattutto nelle regioni frontaliere e migliorare l'accessibilità delle regioni periferiche.

In particolare su quest'ultima linea d'azione la Commissione intende presentare nel 2004 un'ampia revisione della rete transeuropea, volta in particolare a sviluppare capacità aeroportuali, offrire migliori collegamenti con le regioni periferiche e integrare le reti dei paesi candidati all'adesione con quelle dei paesi dell'Unione.

Al momento la Commissione ha proposto di aggiornare l'elenco dei grandi progetti prioritari, di aumentare dal 10% al 20% il tasso massimo di finanziamento comunitario per alcuni progetti ferroviari critici attraverso barriere naturali (es. Alpi e Pirenei) e per i progetti transfrontalieri per i paesi candidati all'adesione.

1.2 - Reti e servizi di trasporto efficienti per uno sviluppo economico equilibrato sull'asse Est-Ovest Europeo

Le reti infrastrutturali dovrebbero aiutare a costruire il mercato interno, fornendo i mezzi materiali che permetteranno ai soggetti economici di mettere in atto le misure giuridiche ed amministrative già decise per la liberalizzazione. Inoltre le reti transeuropee dovrebbero contribuire alla crescita ed all'occupazione, e promuovere uno sviluppo armonico della Comunità nel suo insieme. Dovrebbero infatti permettere il miglioramento delle comunicazioni tra le regioni considerate maggiormente periferiche. Per quanto riguarda lo specifico settore dei trasporti, una rete ben strutturata permette di raggiungere obiettivi.

- di competitività territoriale, rispetto al resto del mondo;
- di equilibrio territoriale all'interno della stessa Unione, migliorando l'accessibilità delle aree più periferiche;
- di qualità territoriale, attraverso una combinazione ottimale dei vettori impiegati che permetta di migliorare i rendimenti e ridurre le esternalità negative;
- di collegamento con l'esterno (Mediterraneo ed Europa centro-orientale) per sviluppare partnership economiche e stimolare gli scambi.

Lo sviluppo di un sistema di reti di trasporto può quindi contribuire a migliorare la distribuzione territoriale sia della popolazione, sia delle attività economiche, rafforzando i paesi coinvolti attraverso la creazione di nuovi posti di lavoro, ed accrescendo la concorrenzialità delle regioni periferiche rispetto a quelle più baricentriche, grazie all'incremento nel grado di accessibilità che le prime possono riscontrare. Nonostante i progressi degli ultimi anni, continuano infatti ad esistere differenze significative nella dotazione infrastrutturale dei paesi dell'Unione, che penalizzano la competitività delle aree meridionali del territorio comunitario.

La Commissione ha più volte affrontato il tema dello sviluppo dell'Unione e delle difficoltà che potranno essere incontrate lungo questo sentiero. Tra gli ultimi contributi in ordine di tempo sono quelli esposti in "Agenda 2000", in cui vengono riportate le sfide, sia interne che esterne, che potranno influenzare le modalità di raggiungimento degli obiettivi:

- la questione della coesione economica e sociale;
- l'evoluzione demografica prevista e le variazioni nella composizione della popolazione;
- le nuove tecnologie e lo sviluppo necessario delle comunicazioni;
- il processo di ristrutturazione dei mercati e delle imprese;
- il processo di globalizzazione dell'economia.

La politica comune dei trasporti non potrà però da sola risolvere tutti i problemi. Essa deve inserirsi in una strategia generale che, integrando l'irrinunciabile esigenza dello sviluppo sostenibile, comprende sia interventi di politica economica (per tenere conto dei cambiamenti nel processo produttivo che influenzano la domanda di trasporto), sia di politica di assetto del territorio, in particolare urbanistica, per evitare di sovrapporre inutilmente alle esigenze di mobilità una pianificazione urbana non equilibrata, sia di politica sociale, sia di politica di bilancio e fiscale, per garantire l'internalizzazione dei costi esterni.

L'accessibilità è senza dubbio uno degli strumenti cruciali del processo di riequilibrio territoriale all'interno dell'Unione Europea. L'accessibilità fisica viene sempre più misurata in termini di costo e di tempo, che non in base alla distanza tra due punti; essa viene determinata dal numero delle interconnessioni e dalla loro efficienza, nonché dalla capacità, frequenza e qualità dei collegamenti. L'applicazione di diversi indicatori di accessibilità regionale alle aree europee ha rivelato considerevoli disparità regionali. Le reti transeuropee di trasporto ed i corridoi multimodali sono quindi compatibili con l'obiettivo di potenziare i collegamenti tra le regioni della Comunità.

In un momento di revisione delle linee guida della rete transeuropee dei trasporti, un Sistema integrato di trasporto lungo la direttrice Est-Ovest del Sud Europa si potrebbe facilmente inserire nel contesto di pianificazione delle infrastrutture di trasporto europee, in quanto esso mette in comunicazione tra loro le periferie estreme del territorio comunitario, ma soprattutto mette in comunicazione le stesse con le aree centrali, aumentando così considerevolmente la loro accessibilità. Tale Sistema, come verrà esposto in maniera più approfondita nel prosieguo della relazione, non si configura come un “cilindro” chiuso verso l'esterno, ma come un'insieme di collegamenti tra diversi punti nodali, che rappresentano l'interfaccia verso l'esterno. Proprio per questo motivo un Sistema ben progettato sarà in grado anche di potenziare i collegamenti tra aree limitrofe, evitando le inefficienze di connessioni non dirette.

1.3 - Coerenza del “Sistema” con le politiche comunitarie di allargamento e di coesione

La realizzazione di un sistema integrato delle infrastrutture di trasporto lungo il corridoio Est-Ovest a Sud delle Alpi è assolutamente compatibile con numerosi obiettivi e principi comunitari. In particolare, le due aree di interesse della Commissione che vengono maggiormente interessate da questo Sistema integrato sono lo sviluppo delle regioni più deboli dell'Unione, nonché il prossimo allargamento ad Est.

Ecco alcuni degli aspetti in cui vi è stretta coincidenza delle tematiche sviluppate dal progetto di Sistema con gli orientamenti comunitari:

- lo specifico ambito geografico considerato coinvolge:

- a) due paesi (Portogallo e Grecia) che ricadono interamente nelle aree definite Obiettivo 1² dall'Unione, oltre a numerose altre regioni della Spagna che ne fanno parte, e diverse aree francesi ed italiane ammissibili all'assistenza dei fondi strutturali per l'Obiettivo 2 di rilancio delle aree industriali in declino e di quelle rurali con problemi di adeguamento strutturale;
- b) due paesi per i quali è prossima l'adesione all'Unione (Slovenia ed Ungheria);
- c) due nazioni che hanno iniziato il proprio processo di “avvicinamento” all'Europa Comunitaria (Croazia e Ucraina).

Il progetto mira a coinvolgere direttamente queste realtà, affinché possano essere individuati i colli di bottiglia che oggi non permettono il soddisfacimento dei requisiti imposti dalla comunità in materia di infrastrutture di trasporto e sia impostato un primo processo di soluzione di queste problematiche.

- Molte tratte (o segmenti) del progetto, per lo sviluppo territoriale in cui si articola, vengono interessate da progetti di sviluppo infrastrutturale promossi dall'Unione Europea. In particolare, i progetti prioritari delle reti transeuropee comuni al Sistema sono:

- a) l'aggiunta del collegamento tra Montpellier e Nîmes al progetto di linea ad alta velocità del Sud Europa (Madrid – Barcellona – Perpignan)
- b) la realizzazione del collegamento ad alta velocità atto anche al trasporto combinato delle merci tra la Francia e l'Italia (collegamento transalpino tra Lione e Torino e rete italiana Torino – Milano – Venezia – Trieste);
- c) autostrade greche: progetto “Pathe”, Patrasso – Atene – Salonicco – Promahon (confine Grecia/Bulgaria) e progetto “Via Egnatia”: Igoumenitsa – Salonicco – Alexandroupolis – Ormenio (confine Grecia/Bulgaria) – Kipi (confine Grecia/Turchia);
- d) connessione multimodale delle aree della penisola iberica (Portogallo e Spagna) al resto d'Europa;
- e) il sistema globale di radionavigazione e posizionamento via satellite “Galileo”;
- f) il collegamento ferroviario a grande capacità attraverso i Pirenei;
- g) l'interoperabilità ferroviaria della rete iberica ad alta velocità.

² Fanno parte delle "Regioni obiettivo 1" quelle zone NUTS II il cui PIL pro capite è inferiore al 75% della media comunitaria degli ultimi tre anni disponibili.

E' inoltre indubbio che l'area di riferimento si sovrappone parzialmente anche al progetto di Corridoio Paneuropeo n. 5 definito dalla Conferenza di Helsinki. Questo progetto prevede però un maggior coinvolgimento della Croazia rispetto al progetto comunitario, ed inoltre estende il proprio interesse anche ad interventi infrastrutturali che non ricadono direttamente nell'originario progetto comunitario, ma che possono rappresentarne un imprescindibile complemento (quali ad esempio alcuni assi di collegamento Nord-Sud).

- La progettazione e la realizzazione di un simile sistema implica la promozione dell'interoperabilità delle reti e della multimodalità, nel tentativo di trovare la soluzione ottimale per la soluzione dei problemi del settore dei trasporti in diverse aree d'Europa, sia quelle attualmente appartenenti all'Unione ed oggetto di aiuti comunitari, sia quelle in procinto di aderirvi. Il riequilibrio dei modi di trasporto presuppone misure che oltre al giusto ruolo di ogni modo, garantiscano l'intermodalità. Il grande anello mancante è l'assenza di un legame stretto tra il mare, le vie navigabili e la ferrovia. I progetti dovranno essere individuati tra quelli che promuovono le funzioni preminenti dei singoli modi di trasporto, in riferimento sia alle rispettive caratteristiche tecniche, sia alle relazioni con i sistemi economico-territoriali sui quali si sviluppano, sia, infine, alle esigenze di sostenibilità ambientale e di efficienza del complessivo sistema della mobilità delle regioni considerate

- La modernizzazione delle reti ferroviarie dell'area considerata permetterà incrementi di efficienza e di profittabilità del servizio. La ferrovia potrà quindi divenire una reale alternativa al trasporto su strada che interessa queste regioni, dimostrando i propri vantaggi competitivi, soprattutto sulle lunghe distanze.

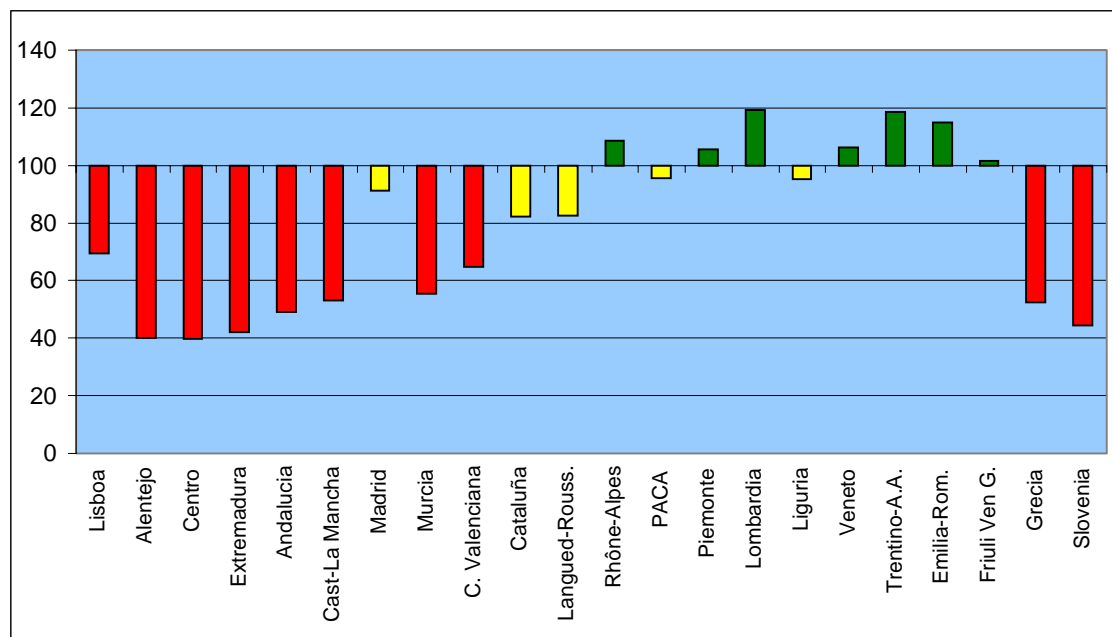
- La sicurezza costituisce un aspetto cruciale delle politiche della mobilità, espressamente individuato come prioritario dall'Unione Europea anche nel recente Libro Bianco pubblicato a settembre 2001. L'aspetto di maggiore rilevanza è costituito dalla riduzione degli effetti nocivi per le persone, attraverso la drastica riduzione dell'incidentalità (stradale, ma non solo) e dei costi ad essa connessi.

Per cercare di risolvere il problema della perifericità, sia geografica che economica, all'interno dell'Unione sono necessarie azioni a medio-lungo termine per ridurre le disuguaglianze nel reddito e le disparità nello sviluppo. Le diverse regioni dell'Unione Europea costituiscono infatti un mosaico eterogeneo di culture, storie e tradizioni, che si riflettono nelle singole economie. Esse sono caratterizzate da diversi livelli di reddito e non possono offrire a tutti i cittadini opportunità equivalenti. Lo stesso dicasi per i Paesi dell'Europa centro-orientale, i cui indicatori economici rivelano divari consistenti con i 15 Paesi attualmente aderenti all'U.E.

2 - Inquadramento macroeconomico delle regioni attraversate dalla direttrice Ovest-Est

2.1 - L'inserimento dell'azione di sviluppo della direttrice nel quadro delle politiche U.E.

L'area economica attraversata dalla direttrice coinvolge regioni aventi caratteristiche estremamente differenti tra loro, ed un diverso grado di sviluppo. Considerando ad esempio solo le aree più direttamente coinvolte, si può osservare come nove di esse siano individuate come regioni il cui Prodotto Interno Lordo pro capite è stato inferiore al 75% della media comunitaria negli ultimi tre anni (e ricadono quindi nella definizione di Regione Obiettivo 1) e ad esse si deve aggiungere l'intero territorio sloveno, prossimo all'adesione all'Unione. Allo stesso tempo altre sette producono un PIL per abitante superiore alla media comunitaria (EUR 15). Il grafico successivo raffigura il livello del Prodotto Interno Lordo delle regioni considerate rapportato all'indice 100 espresso dal PIL comunitario (EUR 15).



(QUI TABELLA)

FONTE: Elaborazioni CERTeT su dati Eurostat

Uno degli elementi distintivi in grado di “discriminare” tra aree più o meno avanzate è senza dubbio la dotazione infrastrutturale, ed in particolare quella relativa alle infrastrutture di trasporto. E’ provato che ci sia un nesso molto stretto tra lo sviluppo regionale ed il trasporto di beni/persona: un “Sistema Integrato” in grado di rendere efficiente l’esistente e di programmare lo sviluppo futuro dei diversi progetti è assolutamente necessario, sia affinché le aree più avanzate non vengano private dell’accessibilità al resto del sistema (conseguenza della crescente congestione delle proprie infrastrutture), sia affinché quelle più arretrate possano guadagnare dalla creazione esogena di esternalità positive di rete. Nel caso specifico del Sistema Integrato si realizza il collegamento tra 20 regioni europee dell’area mediterranea, aventi dotazioni estremamente diverse tra loro.

La stessa Comunità Europea ha introdotto nei propri accordi di associazione con i paesi dell’Europa centro-orientale, tra le aree primarie di cooperazione, la costruzione e l’ammodernamento lungo i percorsi principali di interesse comune e sui collegamenti transeuropei delle infrastrutture di trasporto. Già dal Consiglio di Essen è stato infatti stabilito nelle strategie di preadesione che l’integrazione dei paesi associati nelle reti transeuropee debba essere un elemento chiave per rendere più competitive le loro economie e migliorare i loro legami politici con l’Unione. Per rafforzare le tendenze espresse nel 1994, gli

orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea sono stati espressi con la Decisione 96/1692/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996. Il Sistema Integrato permette un'accelerazione dell'integrazione di Slovenia, Ungheria ed Ucraina con l'Unione Europea.

La Comunità ha sempre avuto tra i propri obiettivi primari:

- il riequilibrio territoriale;
- la coesione economica e sociale tra le regioni comunitarie;
- lo sviluppo dell'area mediterranea.

Tutti questi obiettivi sono presenti nelle logiche che hanno ispirato la promozione del Sistema Integrato. Per cercare di risolvere il problema della perifericità, sia geografica che economica, all'interno dell'Unione si sono rese necessarie azioni a medio-lungo termine per ridurre le disuguaglianze nel reddito e le disparità nello sviluppo. Le diverse regioni dell'Unione Europea costituiscono infatti un mosaico eterogeneo di culture, storie e tradizioni, che si riflettono nelle singole economie. Esse sono caratterizzate da diversi livelli di reddito e non possono offrire a tutti i cittadini opportunità equivalenti: ad esempio, le dieci regioni più prospere dell'U.E. sono tre volte più ricche delle dieci più povere, ed investono tre volte di più nella loro struttura economica. Nell'ambito della direttrice Ovest-Est è possibile rintracciare aree coinvolte da ciascuno di questi obiettivi comunitari; esiste quindi la possibilità di utilizzare in maniera sinergica strumenti comunitari messi a punto per obiettivi originari diversi. Una delle aree europee sulle quali si è concentrata maggiormente l'attività di queste politiche è senza dubbio il bacino del Mediterraneo, considerato strategico per la realizzazione dell'Unione. La Dichiarazione adottata alla Conferenza Mediterranea di Barcellona del 1995 conferma gli obiettivi di lungo termine: l'accelerazione del percorso di sviluppo socio-economico sostenibile; il miglioramento delle condizioni di vita dei residenti, l'aumento dell'occupazione e la riduzione del gap economico rispetto alle altre regioni europee; la spinta verso la cooperazione e l'integrazione regionale.

La proposta di un "Sistema Integrato" nel Sud Europa si inserisce in maniera organica nel sentiero tracciato dall'Unione, nell'ambito delle politiche di riequilibrio territoriale, in quanto non si pone in alternativa alle direttrici di sviluppo già esistenti (ad es. l'asse Est-Ovest da Parigi a Budapest, via Monaco e Vienna), ma è in grado di completare la rete dei trasporti, con il potenziamento delle tratte dell'Europa meridionale, con un'evidente funzione complementare.

2.2 - Ruolo delle regioni interessate dalla direttrice Ovest-Est all'interno dell'U.E. e dei singoli stati nazionali

La necessità di uno sviluppo del "Sistema Integrato" è supportato da una serie di considerazioni inerenti il ruolo delle regioni interessate dall'asse Ovest-Est all'interno dell'Unione e dei singoli stati nazionali.

Il "Sistema Integrato" attraversa trasversalmente i paesi dell'Europa meridionale, dal Portogallo all'Ucraina, toccando le regioni centrali ed orientali della penisola iberica, le aree della Francia meridionale e dell'Italia settentrionale, la Slovenia e l'Ungheria. Lungo l'intero sviluppo, per le sue caratteristiche intrinseche, comunque, esso interagisce anche con altre zone dell'Europa meridionale ed orientale, confinanti rispetto a quelle direttamente interessate dalla direttrice.

Il "Sistema Integrato" interessa direttamente 20 regioni NUTS II, appartenenti a quattro stati dell'Unione Europea, attraversando aree abitate da oltre il 20% della popolazione comunitaria (EUR 15). Le stesse regioni producono un valore aggiunto ai prezzi di mercato pari a 1.450.000 milioni di EURO, il 17% dell'intero valore dell'Unione.

Appare quindi evidente il grande ruolo economico dell'iniziativa proposta. All'interno dei rispettivi paesi le regioni attraversate dalla direttrice Ovest-Est hanno una posizione di grande importanza, in quanto rappresentano:

- le tre regioni portoghesi il 55% della popolazione totale del Paese ed il 63% del valore aggiunto del 1999;
- le sette regioni spagnole circa i due terzi (66%) sia della popolazione che del valore aggiunto iberici;
- le tre regioni della Francia meridionale il 21% della popolazione ed il 19% del valore aggiunto;
- le sette regioni italiane il 44% della popolazione della penisola ed il 55% del valore aggiunto del 1999.

Se alle 20 regioni direttamente interessate dalla direttrice si aggiunge la Grecia, che pure vi interagisce con la propria economia, il Sistema coinvolge circa il 22% della popolazione comunitaria ed il 18% del valore aggiunto 1999. Ne consegue l'importanza della promozione di un tale "Sistema Integrato" per l'intero territorio dell'Unione, e per la sua economia. La tab. 1 riporta analiticamente i dati relativi a popolazione, superficie e valore aggiunto riferiti alle regioni ed ai Paesi interessati dalla direttrice.

Tabella 1: Riepilogo dei dati socio-economici delle regioni considerate

Stato/Regione	Popolazione (x 1000)	Superficie (kmq)	PIL 1999 (Mio Euro)	PIL pro capite (Euro)
EUR 15	369.789	3.194.000	8.016.482	21.258
Lisboa e Vale do Tejo	3.333	12.000	49.369	14.744
Alentejo	506	26.000	4.402	8.522
Centro	1.709	23.000	14.544	8.430
Extremadura	1.069	50.000	9.783	8.985
Andalusia	7.340	90.000	75.531	10.410
Castilla-La Mancha	1.734	80.000	19.431	11.279
Comunidad de Madrid	5.205	10.000	97.973	19.363
Murcia	1.149	10.000	13.121	11.822
Comunidad Valenciana	4.121	23.000	54.601	13.786
Cataluña	6.262	30.000	106.281	17.461
Languedoc-Roussillon	2.296	27.000	40.203	17.576
Rhône-Alpes	5.645	44.000	130.148	23.096
Provence-Alpes-Côte d'Azur	4.506	31.000	91.360	20.304
Piemonte	4.307	25.000	96.240	22.445
Lombardia	8.901	24.000	229.162	25.330
Liguria	1.663	5.400	32.962	20.232
Veneto	4.415	18.000	101.496	22.557
Trentino Alto Adige	904	13.000	23.541	25.234
Emilia Romagna	3.924	22.000	97.135	24.465
Friuli Venezia Giulia	1.193	8.000	25.558	21.576
Grecia ¹	10.534	130.000	117.823	11.185
Slovenia	1.985	20.000	18.760	9.450
Ungheria	10.000	93.000	45.075	4.507
Croazia	4.600	56.538	19.180	4.170
Ucraina	49.600	603.700	35.000	704

FONTE: EUROSTAT: "Regional Gross Domestic Product in the European Union in 1999"

EUROSTAT: "Regional Gross Domestic Product in Candidate Country in 1999"

Croatian Bureau of Statistics

International Monetary Fund: "Ukraine Statistical Appendix", January 2001

NOTE:1. I dati relativi alla Grecia sono stati presi in considerazione a livello nazionale, in quanto non direttamente attraversati dalla direttrice Ovest-Est.

3 - Considerazioni conclusive

Per poter sviluppare i temi descritti è necessario focalizzare l'attenzione su alcuni elementi particolari che possono risultare determinanti per un efficiente funzionamento di un intero sistema di trasporto sull'asse Est-Ovest . Questi fattori possono essere individuati in:

- 1 - la questione dell'infrastrutturazione "necessaria" per il territorio;
- 2 - la questione degli attraversamenti delle barriere naturali, con particolare accezione ai trafori e ai valichi alpini e pirenaici;
- 3 - i nodi e la questione dell'intermodalità;
- 4 - il collegamento del "Sistema Integrato" con i corridoi pan-europei definiti dall'Unione Europea nelle conferenze di Creta ed Helsinki.
- 5 - la connessione del Sistema con i porti del Mediterraneo ed il possibile sviluppo del cabotaggio costiero;

Esaminando questi punti più analiticamente si evidenziano alcune problematiche su cui sarà doveroso effettuare una serie di approfondimenti.

1 - Le infrastrutture a rete costituiscono un aspetto molto importante nelle politiche dei trasporti, ed un sistema quale quello proposto assume proprio la configurazione di un network. In questo periodo è emersa presso la Commissione Europea una serie di indicazioni volte a promuovere la necessità di riarticolare la programmazione delle opere pubbliche, rivolgendola soprattutto a quelle in grado di aumentare il benessere della collettività, lungo un sentiero di sviluppo sostenibile. In particolare sull'asse Est-Ovest di riferimento questi interventi si concentreranno sui collegamenti tra penisola iberica ed Europa centrale, sul potenziamento della rete ferroviaria ed autostradale in tutti i Paesi membri. Inoltre è emerso anche un approccio ai problemi non più esclusivamente concentrato sul lato dell'offerta, bensì teso a privilegiare il lato della domanda. Da parte della Commissione si ritiene cioè che, data la scarsità di risorse, sia necessario affrontare e cercare di risolvere prima di tutto i nodi problematici che le imprese e i cittadini europei sono costretti ad affrontare quotidianamente. Per cercare di seguire gli orientamenti comunitari è quindi necessario comprendere quale sia la pressione della domanda nei principali nodi presenti nell'area considerata.

2 - La seconda questione che riveste particolare interesse per l'economia dei trasporti e per i traffici europei in particolare è quella relativa a trafori e valichi. Le previsioni di incremento dei traffici internazionali nei prossimi anni ed i recenti sviluppi politici nell'Est Europa (con conseguente spostamento della loro gravitazione economica verso l'Unione Europea) hanno evidenziato l'insufficienza dell'attuale dotazione infrastrutturale transfrontaliera. L'elevato costo di realizzazione, la delicatezza dei territori che le infrastrutture attraversano, la limitatezza delle risorse (anche ambientali) concorrono quindi ad affermare il principio che il complesso delle infrastrutture per l'attraversamento delle barriere fisiche naturali costituisca un sistema unico, che deve trovare un equilibrio tra domanda ed offerta, in vista di obiettivi quali l'utilizzazione ottima delle risorse stesse o la minimizzazione dell'impatto ambientale.

3 - Un progetto di Sistema Integrato di trasporto non è esclusivamente un progetto inerente le infrastrutture fisiche. Si deve infatti prendere in considerazione anche una serie di servizi dedicati alle merci ed ai passeggeri che devono muoversi lungo tali infrastrutture. Gli investimenti non possono quindi limitarsi alla sola componente infrastrutturale. Una quota importante deve invece essere destinata a servizi quali quelli forniti dalla logistica, dalle telecomunicazioni o dai sistemi in grado di garantire l'intermodalità. Congiuntamente agli interventi infrastrutturali, non bisogna assolutamente dimenticare che la rimozione dei vincoli di offerta va perseguita anche sotto il profilo organizzativo del sistema dei trasporti, cioè attraverso interventi diretti all'innalzamento della produttività tecnica ed economica propria di ciascun modo di trasporto (con ripercussioni non trascurabili sulla stessa capacità di traffico delle reti e dei nodi esistenti e sul contenimento dei costi di trasporto) ed interventi volti alla massima integrazione tra le diverse modalità di trasporto. I servizi di trasporto intermodale

rappresentano la possibilità di sfruttare al meglio le potenzialità delle singole modalità, in particolare quelle della ferrovia e del trasporto marittimo/fluviale. I vantaggi apportati alla catena del trasporto sono diversi, soprattutto se confrontati con il principale attore sul mercato, l'autotrasporto. In primo luogo il trasporto intermodale è normalmente più economico, con una percentuale di risparmio variabile anche tra il 10% ed il 25% a seconda della lunghezza della tratta non stradale. In secondo luogo il trasferimento di quote di trasporto dalla strada alla ferrovia ed all'acqua comportano condizioni più favorevoli per l'ambiente, in termini di minore inquinamento atmosferico ed acustico, minore congestione, minore incidentalità.

4 - Il quarto tema per il quale è necessario un approfondimento è quello dell'interconnessione possibile tra il Sistema Integrato qui proposto ed i corridoi pan-europei di trasporto: la stessa Comunità Europea ha introdotto negli accordi di associazione con i paesi dell'Europa centro-orientale, tra le aree primarie di cooperazione, la costruzione e l'ammodernamento dei percorsi principali di interesse comune e dei collegamenti transeuropei delle infrastrutture di trasporto. Ciò è strettamente necessario per rendere più competitive le loro economie, essere in grado di rispondere all'aumento del fabbisogno di comunicazioni, e migliorare i loro legami politici con l'Unione. I corridoi che potrebbero essere facilmente connessi con la direttrice Ovest-Est sono:

a) il corridoio n. V, che mette in collegamento i due porti italiano e sloveno di Trieste e Koper con la capitale ucraina Kiev, attraverso la Slovenia e l'Ungheria. A Budapest confluisce la prima diramazione del corridoio, che lo collega alla Croazia (Zagabria e Rijeka), mentre presso il confine ucraino-magiario di Uzgorod si diparte il secondo braccio, in direzione di Kosice e Bratislava.

b) Il Corridoio n. VIII, che collega l'Adriatico meridionale (Durazzo) con il Mar Nero (Varna), snodandosi attraverso Albania, Macedonia e Bulgaria.

c) Il Corridoio n. X proposto con lo scopo di facilitare i collegamenti terrestri tra l'Europa Centrale, l'area balcanica e la Grecia. Collega infatti Salisburgo con il Mar Egeo, a Salonicco, attraverso Slovenia, Croazia, Jugoslavia e Macedonia. E' ricco di diramazioni, una prima tra Graz e Zagabria, attraverso Maribor, una seconda mette in comunicazione il corridoio con Sarajevo e la costa dalmata, una terza collega Budapest e Belgrado, una quarta tra Nis e Sofia ed una quinta tra la Macedonia e la Grecia nord-occidentale. Questo corridoio è strettamente interconnesso con i precedenti, in quanto presenta nel suo tratto settentrionale ben quattro intersezioni con il n. V (a Ljubljana, Maribor, Zagabria e Budapest), e nel tratto meridionale due intersezione con il n. VIII (a Skopje ed a Sofia).

5 - Il settore del trasporto marittimo riveste un'importanza crescente nel panorama dei trasporti europei e mondiali, soprattutto per quanto riguarda le merci. Esso rappresenta infatti una modalità alternativa e complementare al trasporto terrestre, che si trova a fare fronte ad una situazione infrastrutturale che si fa giorno dopo giorno sempre meno sostenibile. Per comprendere l'importanza dell'area considerata, basti pensare che sul solo bacino del Mediterraneo gravitano 18 Paesi, con una popolazione di circa 200 milioni di abitanti; se a quest'area viene aggiunto anche il bacino del Mar Nero (strettamente collegato), il totale complessivo sale a circa 30 paesi, con oltre 500 milioni di abitanti. E' quindi evidente che lo sviluppo e la modernizzazione dei sistemi di trasporto e dei collegamenti in quest'area siano di assoluta rilevanza. Il trend corrente del traffico merci marittimo in ambito europeo rivela un valore crescente delle quantità trasportate, non solo per ciò che riguarda i porti del Nord Europa, ma anche relativamente al bacino del Mediterraneo. Si rivela assolutamente necessario, quindi, lo sviluppo del cabotaggio, ed in generale del settore della navigazione.