

ITALO IOZZOLINO

LA POLITICA EUROPEA DEI TRASPORTI DAI *TEN-T PRIORITY PROJECTS* AI CORRIDOI PANCONTINENTALI

L'adeguatezza e l'efficienza delle infrastrutture sono ormai comunemente considerate condizioni indispensabili per lo sviluppo economico di un dato territorio. Si tratta, infatti, di fattori che, non solo consentono di assicurare competitività a sistemi produttivi già esistenti e dinamici, ma soprattutto possono spingere per la localizzazione di nuove imprese in aree depresse. È stato autorevolmente dimostrato (World Bank, 1996; Canning, 1999) che, in tali ultimi contesti, eventuali investimenti produttivi e incentivi finanziari volti a generare sviluppo risultano inefficaci o inidonei a produrre effetti stabili, se attuati in presenza di *deficit* strutturali e infrastrutturali – che possono incidere negativamente, nel medio-lungo periodo, sulla competitività delle imprese. Così come, del pari, un massiccio investimento in infrastrutture non è in grado di innalzare in misura significativa il sentiero di sviluppo se viene, per così dire, «imposto dall'alto», se non tiene conto delle esigenze del tessuto socioeconomico locale e delle sue potenzialità, e se non è inserito all'interno di una più vasta logica di pianificazione strategica. Di qui il crescente interesse nei confronti della dimensione territoriale dell'economia, interesse manifestato soprattutto da quel filone di letteratura economica inaugurato dal modello centro-periferia di Krugman (1991) e denominato in seguito *New Economic Geography* (NEG). Rispetto alla teoria tradizionale, secondo la quale i flussi di risorse e la localizzazione territoriale delle attività sono determinati dalla razionalità e dalle scelte degli attori, la NEG ha il merito «di inserire le forme spaziali tra i fattori che determinano lo sviluppo territoriale, sulla base dell'interazione tra logiche spaziali ed economiche» (SVIMEZ, 2002a, p. 13).

Secondo tale approccio, la dotazione infrastrutturale finisce col rivestire un ruolo chiave nella competitività del territorio e nella sua «attrattività», coll'incidere profondamente in quel «gioco» di concentrazione-delocalizzazione che è alla base dei processi di sviluppo e di declino regionale e con il diventare uno dei principali strumenti del *marketing* territoriale ⁽¹⁾.

(1) In uno dei più noti (e recenti) lavori di misurazione della competitività internazionale (BI-Business International-EIU, 2001), tra i sette ambiti presi in considerazione figura appunto la dotazione infrastrutturale. I sette ambiti rilevanti di competitività sono: ambiente macroeconomico, politiche per l'impresa e la concorrenza, politiche per gli investimenti esteri, regime fiscale, sistema finanziario, mercato del lavoro e infrastrutture.

Tutto ciò acquista ancora maggiore importanza nell'attuale scenario europeo, caratterizzato, da un lato, dal progredire del processo di integrazione economica e politica avviato dall'Atto Unico Europeo (1986) e culminato col recente varo (2002) dell'Unione Monetaria, e, dall'altro, da un allargamento a est che, per quanto politicamente auspicabile e, per certi versi, inevitabile, non può che sorprendere per la rapidità, forse eccessiva, con la quale si sta attuando. Ebbene, in siffatto contesto, sempre più integrato, ma anche sempre più ampio, ciascuna economia regionale risulta inevitabilmente esposta a una maggiore e più dura concorrenza nell'offerta tanto di prodotti quanto di fattori di localizzazione per le attività produttive. In particolare per i «Mezzogiorni» d'Europa – quello italiano, quello iberico e quello ellenico – aumenta il rischio di «soccombere nella gara per l'attrazione di investimenti dall'estero [...] e di perdere una parte delle proprie risorse imprenditoriali» a beneficio non solo di aree più avanzate che possono vantare economie esterne e agglomerative migliori, ma anche di quelle regioni dell'Est che, grazie soprattutto al minor costo del lavoro, offrono interessanti prospettive per la localizzazione di nuove attività e/o per la delocalizzazione di quelle esistenti (SVIMEZ, 2002a, p. 7). In altri termini, questa Unione pancontinentale sembra orientarsi sempre più, sia da un punto di vista geopolitico sia da un punto di vista geoeconomico, lungo una direttrice est-ovest, che favorisce ovviamente le posizioni mitteleuropee e che, viceversa, penalizza i diversi Sud.

Non sfugge, purtroppo, ad analoghe considerazioni la politica comunitaria dei trasporti e delle infrastrutture, che costituisce l'oggetto del presente contributo, e che di recente, proprio in vista dell'imminente ingresso dei nuovi *partners*, è stata per così dire «ricalibrata» verso est.

Verso la costruzione di una rete europea dei trasporti. – È solo da pochi anni che le istituzioni comunitarie hanno cominciato a occuparsi di infrastrutture e di trasporti. Un sistema di veti incrociati, reso più facile dalla regola dell'unanimità, e la volontà dei paesi membri di conservare la più completa autonomia decisionale in una materia tanto delicata hanno a lungo impedito che le varie proposte della Commissione venissero fatte proprie dal Consiglio dei Ministri e tradotte in azioni concrete. Solo quando, nel 1985, la Corte di Giustizia ha riconosciuto le carenze del Consiglio, reo, a suo dire, di non aver voluto attuare la politica comune dei trasporti prevista dal Trattato di Roma, gli Stati membri hanno finalmente accettato che la Comunità operasse i necessari interventi legislativi.

Bisogna però attendere il Trattato di Maastricht (febbraio 1992), perché la politica dei trasporti venga dotata di idonee basi giuridiche e istituzionali. Il Trattato, in particolare, riconosce l'importanza della creazione di reti transeuropee – di trasporto, ma anche di energia e di telecomunicazioni – per garantire il funzionamento armonioso del mercato interno e il rafforzamento della coesione economica e sociale. L'idea è quella di trasformare le reti dei singoli Stati membri in un unico grande *network* di dimensioni europee, eliminando le strozzature esistenti e aggiungendo i tratti eventualmente mancanti.

Dopo il Trattato di Maastricht gli interventi delle istituzioni europee in materia di infrastrutture e di trasporti si fanno sempre più numerosi e frequenti. Già nel dicembre 1992 la Commissione pubblica un primo *Libro bianco* dal titolo *Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti*. L'obiettivo di quel documento, l'apertura del mercato dei trasporti, è stato ormai raggiunto. Almeno per ciò che concerne il trasporto stradale e il traffico aereo. Oggi, per esempio, nessun autocarro è più obbligato, dopo aver compiuto un trasporto internazionale, a fare il viaggio di ritorno a vuoto: esso può viceversa caricare e trasportare merci in uno Stato diverso da quello di immatricolazione (il cosidd-

Tab. 1 – Infrastrutture di trasporto nella UE: i progetti prioritari adottati nel 1996

Treno alta velocità/trasporto combinato nord-sud
 Treno alta velocità PBKAL (Parigi-Bruxelles-Colonia-Amsterdam-Londra)
 Treno alta velocità sud
 Treno alta velocità est
Bethuwe Line: ferrovia convenzionale/trasporto combinato
 Treno alta velocità/trasporto combinato Francia-Italia
 Patras e Via Egnatia: autostrade greche
 Collegamento multimodale Portogallo-Spagna-Europa centrale
 Ferrovia convenzionale Cork-Dublino-Belfast-Larne-Stranraer
 Aeroporto di Malpensa (Milano)
 Øresund: collegamento fisso ferrovia/strada tra Danimarca e Svezia
 Triangolo nordico strada/ferrovia
 Collegamento stradale Irlanda-Gran Bretagna-Benelux
 Linea principale costa occidentale (ferrovia)

detto «cabotaggio stradale»). Analoga liberalizzazione non ha interessato invece finora il settore ferroviario. In questo caso, il Parlamento europeo ha stabilito (dicembre 2000) la completa apertura del mercato del trasporto ferroviario di merci per il 2008.

Nel frattempo, la Commissione ha portato avanti con decisione l'idea di costituire e di implementare la suddetta rete transeuropea. La concezione di questo *network* europeo dei trasporti si è però basata sostanzialmente sulla mera giustapposizione dei progetti infrastrutturali esistenti a livello di singoli Stati membri, soprattutto per quel che concerne la rete ferroviaria convenzionale e la rete stradale. Sono stati, infatti, gli stessi capi di Stato e di governo a dare impulso all'elaborazione di questa politica, in particolare con la costituzione, nel 1994, di un gruppo di lavoro (il cosiddetto «gruppo Christophersen») che ha selezionato una serie di progetti prioritari, sulla base però delle priorità indicate dai vari paesi dell'Unione ⁽²⁾. Il Consiglio europeo svoltosi in quello stesso anno a Essen ha poi fatto propri questi grandi progetti, in seguito incrementati da orientamenti adottati, con una procedura di codecisione, dal Parlamento europeo e dal Consiglio. I quattordici progetti individuati nel 1996 sono così stati portati, nel 2001, a venti. E anche per alcuni dei progetti originari sono stati previsti consistenti ampliamenti ed estensioni.

Il *network* di trasporti transeuropei (TEN-T) rappresenta un ambizioso programma di costruzione, modernizzazione e interconnessione delle principali infrastrutture continentali. Esso riguarda circa 75.000 km di strade, oltre 78.000 km di ferrovia, 33 aeroporti e più di 400 tra porti marittimi e porti fluviali, il tutto per una spesa complessiva, certamente sottostimata, di 400.000 milioni di euro.

L'Italia è direttamente interessata da tre progetti. Di straordinaria importanza è il progetto numero 1, ovvero la realizzazione di un collegamento ferroviario ad alta velocità e di trasporto combinato da Berlino a Napoli, via Monaco e Verona, che consentirà di connettere il Mezzogiorno (e l'Italia tutta) ai principali mercati mitteleuropei. Ai 958 km inizialmente previsti della tratta Berlino-Verona saranno infatti aggiunti i 628 km della linea Verona-Napoli e i circa 200 della «bretella» Milano-Bologna. Recentemente, il nostro

(2) Il metodo adottato dal gruppo Christophersen si è cioè basato sul raggruppamento delle priorità a livello nazionale (approccio *bottom-up*), anziché ricercare dall'inizio le priorità europee (approccio *top-down*) (Commissione Europea, 2001, p. 50).

governo ha proposto (con successo) il prolungamento della direttrice nord-sud fino a Palermo, ottenendo così l'avallo di Bruxelles per la realizzazione del tanto discusso ponte sullo Stretto di Messina. Non è azzardato ipotizzare che a lavori conclusi il nuovo asse ferroviario riuscirà a «sottrarre» alla strada oltre 10 milioni di tonnellate di merci ogni anno, ad assorbire il 30% del traffico passeggeri e a contrarre considerevolmente il numero di voli interni e internazionali ⁽³⁾. La realizzazione di un tunnel ferroviario di 55 km tra Innsbruck e Fortezza (*Brenner Base Tunnel*) permetterà inoltre di eliminare una delle più difficili «strozzature» delle rete europea e di risolvere il problema del traffico automobilistico e di merci lungo il valico del Brennero ⁽⁴⁾.

Un'altra galleria, circa della medesima lunghezza (52 km) sarà costruita tra Saint-Jean-de-Maurienne (Francia) e Bruzolo nell'ambito del progetto prioritario 6. Quest'ultimo prevede la realizzazione di una linea ad alta velocità e di trasporto combinato da Lione a Trieste via Torino, interconnessa alla grande direttrice nord-sud italo-tedesca alle stazioni di Milano e di Verona ⁽⁵⁾. Quando saranno completati gli oltre 750 km della nuova linea (nel 2010, più probabilmente nel 2014), sarà possibile trasportare oltre 40 milioni di tonnellate di merci all'anno e ridurre drasticamente i tempi di percorrenza di tratte oggi assai congestionate ⁽⁶⁾.

È già stato ultimato, invece, il progetto 10, ovvero la realizzazione dell'aeroporto di Malpensa. Il nuovo scalo milanese, costato circa 950 milioni di euro, occupa un'area di oltre 2,5 milioni di m², dispone di due *terminals* passeggeri, di due piste di quasi 4 km di lunghezza, di un sistema automatizzato per i *containers* in grado di manovrare oltre 50 carri per volta. Già nel suo primo anno di esercizio (2001), ha gestito, in transito o per voli diretti, oltre 230.000 aerei e ben 19 milioni di passeggeri, collocandosi al settimo posto in Europa per traffico merci.

Il Libro bianco del 2001. – Oltre Malpensa, i soli progetti prioritari completati sono la rete ferroviaria convenzionale EIRE-Irlanda del Nord (progetto 9) e l'Øresund, ovvero l'avveniristico ponte che collega Copenaghen in Danimarca a Malmö in Svezia (progetto 11). Lasciando però per il momento da parte le inevitabili e, per certi versi, condivisibili critiche circa i tempi di attuazione dei restanti progetti e i costi per il loro completamento, l'elemento che emerge dai documenti dell'UE sul *network* transeuropeo è il tentativo di riequilibrare i «rapporti di forza» tra i diversi modi di trasporto, prediligendo in particolare le ferrovie alle strade. È un'esigenza, questa, sottolineata con forza nel *Libro bianco – La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte* – presentato dalla Commissione il 12 settembre 2001. Il documento prende atto delle difficoltà che sta incontrando il processo di implementazione del *network* continentale e propone una serie di misure volte a creare un moderno ed efficiente sistema di trasporti, che risulti però sostenibile sia dal punto di vista socioeconomico sia da quello ambientale. A dispetto, infatti, degli sforzi profusi dalle istituzioni comunitarie, non vi è dubbio che negli ultimi anni la crescita dei diversi modi di trasporto sia stata marcatamente squili-

(3) Secondo gli studi preliminari condotti dall'UE, i voli tra Milano e Roma, per esempio, potrebbero ridursi del 50%.

(4) L'inizio dei lavori per il tunnel è prevista per il 2006. La loro conclusione per il 2012.

(5) Réseau Ferré de France e Rete Ferroviaria Italiana hanno dato vita nel 2001 a una *joint venture* paritetica per completare la fase progettuale e passare a quella esecutiva.

(6) Per fare un solo esempio, sarà possibile raggiungere Parigi da Milano in appena tre ore e mezzo, contro le sei ore e mezzo attuali.

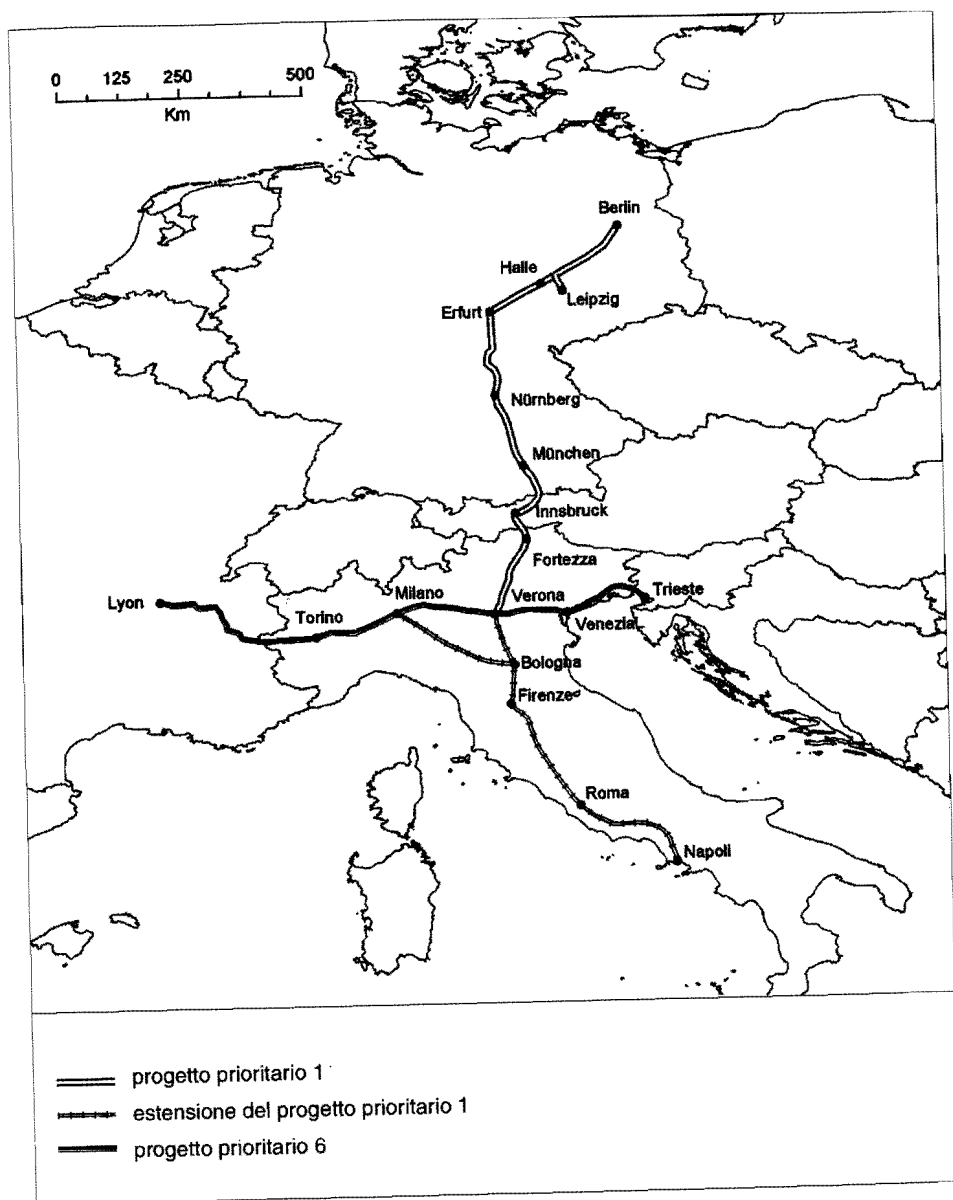


Fig. 1 - Progetti prioritari 1 e 6

Tab. 2 – *Infrastrutture di trasporto nella UE: progetti prioritari proposti dalla Commissione europea nel 2001***Nuovi progetti.**

GALILEO: navigazione globale e posizionamento via satellite
 Linea ferroviaria ad alta velocità attraverso i Pirenei
 Trasporti combinati/treno alta velocità Europa orientale
 Linea fluviale del Danubio tra Vilshofen e Staubing
 Interoperabilità ferroviaria della rete iberica ad alta velocità
 Fehmarn Belt: collegamento fisso tra Germania e Danimarca

Estensione di progetti prioritari già avviati.

Treno alta velocità/trasporto combinato nord-sud (linee Verona-Napoli e Milano-Bologna)
 Treno alta velocità sud (Montpellier-Nîmes).

brata. Il trasporto su strada rappresenta ormai il 44% del trasporto merci totale, rispetto al 41% della navigazione a corto raggio (cui va aggiunto un 4% di navigazione fluviale) e all'8% appena della ferrovia. Il primato della «strada» è ancora più evidente nel comparto passeggeri, ove il trasporto su gomma rappresenta l'80% del totale, mentre la «quota di mercato» delle ferrovie, ferma al 6%, sta per essere raggiunta da quella del trasporto aereo (5%). Le conseguenze ambientali di siffatta situazione sono drammatiche: secondo i dati riportati dalla Commissione e relativi all'anno 2000, dal settore trasporti deriva quasi il 30% delle emissioni di CO₂ (di cui l'85% generato dal trasporto stradale), emissioni che dovrebbero ulteriormente e rapidamente aumentare nei prossimi anni fino a raggiungere gli 1,1 miliardi di tonnellate nel 2010. L'incremento esponenziale del parco auto (circa tre milioni di autovetture in più all'anno) e della mobilità su gomma ha inoltre accresciuto non solo il numero di incidenti e di vittime della strada (ogni anno più di 40 mila morti), ma anche la congestione di determinati grandi assi e delle arterie in prossimità delle maggiori città. Il paradosso, solo apparente, è che alla congestione delle regioni centrali si accompagna un eccessivo isolamento delle regioni periferiche, sovente prive di collegamenti efficienti con le aree «forti» del continente. Proprio per evitare il rischio di «soffocamento al centro e di paralisi alle estremità» e per promuovere la crescita equilibrata dei diversi modi di trasporto, il *Libro bianco* avanza una sessantina di proposte da adottare, a livello di Unione Europea come di singoli Stati membri, entro il 2010, prevedendo sia un programma d'azione con una serie di misure scaglionate nel tempo, sia un meccanismo di controllo e di valutazione periodica per verificare se gli obiettivi prefissati vengono effettivamente raggiunti o se, viceversa, si rendono necessari degli adeguamenti nelle politiche di intervento.

Al primo posto «nell'agenda operativa» della Commissione è il rilancio delle ferrovie, considerate «settore strategico» non solo per il basso impatto ambientale, ma soprattutto per la possibilità che esse offrono di riequilibrare i rapporti tra i diversi modi di trasporto. Certo, i problemi e le difficoltà delle ferrovie sono sotto gli occhi di tutti. Numerose linee sono state progettate e realizzate nella prima metà del secolo scorso secondo una prospettiva nazionale se non regionale. Esse, dunque, non sono in grado di reggere l'aumento del traffico tanto di merci quanto di passeggeri registrato negli ultimi anni, con il conseguente deterioramento della qualità del servizio offerto e con il moltiplicarsi delle «strozzature», specie in prossimità delle grandi aree urbane dove convergono treni merci, regionali o su lunga distanza. Non sorprende, perciò, che in trent'anni, dal 1970 al 2000, in un periodo cioè nel quale il volume delle merci trasportate è aumentato in modo

spettacolare, la quota di mercato del trasporto merci detenuta in Europa dalle ferrovie sia crollata dal 21,1% all'8,4% (7). Meno drammatica la situazione per quel che concerne il trasporto passeggeri dove, pur a fronte di un aumento in valore assoluto (da 217 miliardi di passeggeri/km nel 1970 a 290 miliardi nel 2000), si è registrata una contrazione della quota di mercato (dal 10% al 6%) dovuta all'incremento, ben più rilevante, registrato dalle autovetture e dal trasporto aereo. Per di più, in conseguenza della perdita di competitività delle ferrovie, nel corso dell'ultimo trentennio sono stati dismessi mediamente ogni anno in Europa ben 600 km di binari, a fronte di un aumento della rete automobilistica di 1.200 km. E fra le tratte chiuse al traffico vi sono migliaia di chilometri che potrebbero oggi risultare utili quali alternative ad altri tronchi ormai saturi, eventualmente dando vita a reti dedicate esclusivamente al trasporto merci, o per collegare alle regioni centrali aree rimaste ai margini dello sviluppo economico. Fondamentale in tal senso risulta la direttiva 2001/12/CE che prevede la costituzione di una vera e propria «Rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci» (TERFN) composta da circa 50.000 km di linee aperte ai servizi europei di trasporto. A partire dallo scorso mese di marzo, tutte le compagnie europee titolari di licenza possono cioè utilizzare le tratte incluse nel *network* in libera concorrenza con le altre imprese ferroviarie e offrire anche nuovi servizi alla clientela. Bisognerà attendere però il 2008 perché tutti i 150.000 km del sistema ferroviario europeo vengano resi disponibili e, dunque, aperti al mercato.

Parallelamente al rilancio delle ferrovie, la Commissione ripone grandi speranze nella crescita del trasporto aereo, con la creazione del «cielo unico europeo», e soprattutto nel potenziamento del trasporto marittimo a corto raggio e del trasporto fluviale. Alcuni collegamenti – in particolare quelli che permettono di evitare le strozzature attuali, ovvero Alpi, Pirenei, Benelux, frontiera tra Germania e Polonia – saranno inseriti nella rete transeuropea con pari dignità e importanza dei collegamenti stradali o ferroviari (non a caso si parla di «autostrade del mare»). Mentre il corso del Danubio costituisce già, come si dirà tra poco, uno dei dieci corridoi di collegamento tra l'ovest e l'est del continente.

Trasporto ferroviario, aereo e marittimo (oltre che fluviale) possono inoltre consentire lo sviluppo dell'intermodalità e offrire così alternative competitive al trasporto stradale. Proprio per fare in modo che l'intermodalità «non resti un semplice slogan, ma diventi una vera e propria realtà economicamente conveniente» (Commissione Europea, 2001, p. 17), la Commissione ha deciso di sostituire al programma PACT (8), terminato nel dicembre 2001, un nuovo programma di sostegno denominato «Marco Polo», aperto a tutte le proposte concernenti il trasferimento del trasporto merci dalla strada ad altri modi più rispettosi dell'ambiente e che può contare su una dotazione annuale di 30 milioni di euro per complessivi quattro anni.

Dal TEN-T al PAN. – Il *Libro bianco* si chiude con l'impegno della Commissione a presentare nel 2004 un'ampia revisione della rete transeuropea volta a precisare il concetto di «autostrade del mare», a sviluppare capacità aeroportuali migliori e collegamenti

(7) Con 240 miliardi di t/km di merci trasportate nel 2000 rispetto ai 283 miliardi del 1970.

(8) Il PACT (*Pilot Action for Combined Transport*), nonostante i modesti mezzi finanziari (53 milioni di euro per il periodo 1999-2001), ha avviato ben 167 progetti. Tra i più rilevanti: un nuovo servizio che combina trasporti ferroviari e marittimi per collegare la Svezia all'Italia, via Germania e Austria; i servizi di trasporto ferroviario-aereo tra gli aeroporti di Schiphol (Amsterdam) e Milano; un servizio di chiatte tra Lilla e Rotterdam; un servizio marittimo tra La Rochelle-Le Havre e Rotterdam; un servizio ferroviario/marittimo tra la Spagna e la Germania.

con le regioni periferiche e, soprattutto, a integrare le reti dei paesi candidati all'adesione con quelle dei quindici paesi membri. Quest'ultimo aspetto è reso ancora più urgente dall'ingresso dei PECO nell'UE. L'allargamento comporterà, come è facile intuire, un incremento esponenziale del movimento di beni e di persone tra i paesi del continente. È avvenuto in passato in seguito all'adesione di Spagna, Portogallo e Grecia e tutto lascia presagire che accadrà di nuovo per i PECO a partire dal 2004. Nel 2000, i paesi candidati hanno infatti esportato circa 120 milioni di t verso l'UE, ovvero più di due volte il volume degli scambi del 1990, per un valore superiore ai 70 miliardi di euro, e hanno importato 60 milioni di t (cinque volte il tonnellaggio del 1990) per un valore di poco inferiore ai 100 miliardi di euro.

L'assenza di reti efficienti di trasporto, che permettano di far fronte alla prevedibile crescita dei flussi di scambio, rischia quindi non solo di limitare lo sviluppo economico dei futuri paesi membri dell'UE (e in parte, ovviamente, anche dei Quindici), ma anche di inficiare gli sforzi di integrazione fin qui compiuti. Del resto, per oltre quarant'anni i PECO sono stati orientati, tanto strategicamente quanto economicamente, verso est più che verso ovest, ovvero verso quell'«impero sovietico», monolitico e impermeabile, di cui costituivano dei meri satelliti. All'indomani del crollo del Muro di Berlino, simbolo concreto e tangibile di quella barriera che separava l'Est dall'Ovest dell'Europa, è stata perciò subito avvertita l'esigenza di ricongiungere ciò che era stato artificialmente diviso. L'idea di dar vita a dei corridoi paneuropei di trasporto ha dunque una genesi essenzialmente geopolitica: colmare la frattura provocata dal regime sovietico attraverso la creazione di idonei meccanismi di comunicazione (di merci, di persone, ma anche di idee, di energia, di informazioni). I corridoi, in altri termini, sono degli assi multimodali – stradali, ferroviari, energetici ecc. – che allungano verso est quella rete transeuropea di cui si è detto in precedenza. È stata la Conferenza paneuropea sui trasporti di Praga (1991) a gettare le basi del progetto nelle sue linee generali e a porre la questione del collegamento est-ovest tra le priorità strategiche dell'azione comunitaria. Nella successiva Conferenza tenutasi a Creta nel 1994 sono stati individuati e definiti nove corridoi, portati poi a dieci a Helsinki (1997, III Conferenza paneuropea sui trasporti).

La Via Baltica (corridoio I), i collegamenti tra Germania, Ucraina e Russia attraverso la Polonia (corridoi II e III), i corridoi balcanici (IV, V, VIII, IX e X), il congiungimento tra i corridoi I, II, III e V attraverso la Polonia, la Repubblica Ceca e la Slovacchia (corridoio VI), la via fluviale del Danubio (corridoio VII), le ramificazioni dall'Europa settentrionale fino a quella sud-orientale vengono a disegnare, almeno sulla carta, un reticolo denso e integrato, con ripetute intersezioni e punti di scambio tra le diverse direttrici, che costituirà, si spera in un futuro non troppo remoto, il *network* di collegamento dell'intero continente.

Complessivamente essi comprendono qualcosa come 20.000 km di linee ferrate e 18.000 di strade, 38 aeroporti, 13 porti marittimi e 49 fluviali. La responsabilità del coordinamento generale dei progetti è stata affidata al Transport Group del G24, il gruppo cioè dei ventiquattro paesi più industrializzati. Mentre, a livello di singolo corridoio, sono gli Stati direttamente interessati a doversi impegnare per precisare e definire i vari segmenti della costituenda infrastruttura di trasporto. La procedura *standard* prevede la firma di un protocollo d'intesa, la formazione di un comitato di indirizzo e l'individuazione di un paese-guida, cui spetta il compito di coordinare tutte le iniziative volte alla realizzazione dei progetti concordati.

Certo, le difficoltà non mancano. Da quelle politico-amministrative (per esempio il superamento di confini tra Stati non membri dell'UE, tra i PECO e la Russia e l'Ucraina, o tra i paesi balcanici) a quelle storico-economiche (segnatamente l'arretratezza della

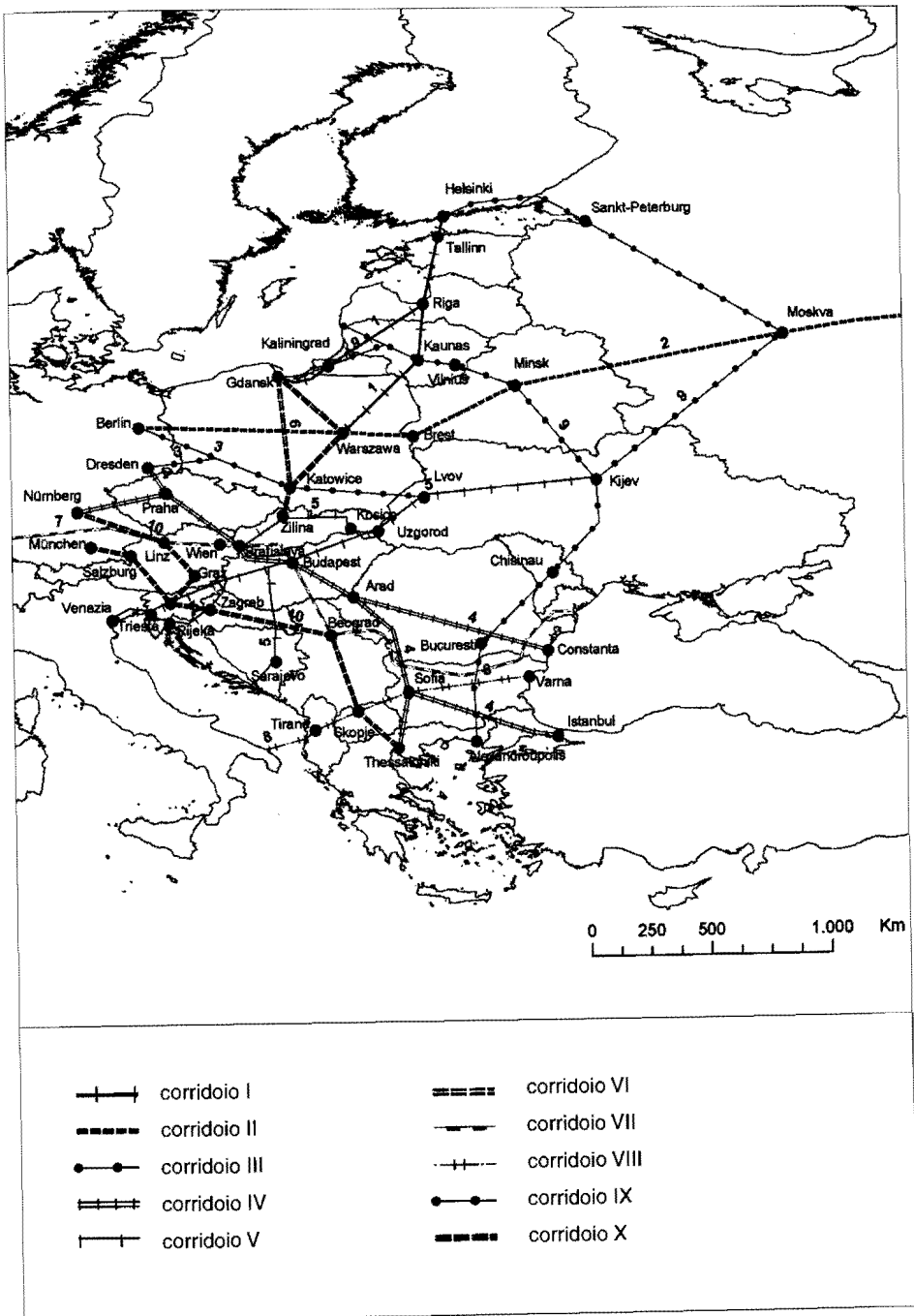


Fig. 2 – I corridoi pancontinentali

dotazione infrastrutturale di alcuni paesi), fino a quelle più strettamente tecniche (per esempio gli ostacoli fisici nella realizzazione dei corridoi balcanici). Vi sono, inoltre, notevoli differenze tra i diversi corridoi e tra i vari progetti all'interno di uno stesso corridoio. Alcuni di essi partono da infrastrutture già esistenti che richiedono semplicemente ammodernamenti e miglioramenti, altri cercano di riaprire direttrici di comunicazione rese inservibili negli anni della Guerra Fredda, altri, infine, dovranno partire dal nulla e sono ancora nella fase preliminare di studio.

Al di là delle inevitabili difficoltà, quello che occorre sottolineare è che, a causa della tumultuosa evoluzione politica eurasiatica e sotto l'incalzare del processo di globalizzazione economica, l'originario concetto di reti transeuropee risulta inidoneo a rappresentare una realtà in cui non solo l'Europa appare sempre più interconnessa, oltre che unita, ma anche lo spazio asiatico, almeno fino al Caspio, sembra orientarsi e legarsi, strategicamente ed economicamente, all'Europa. Negli anni più recenti, perciò, si tende a parlare di reti paneuropee (PAN, *Pan-European Networks*) più che di reti transeuropee. Un passaggio, quello dai TEN ai PAN, che non è semplicemente terminologico o meramente quantitativo-incrementale. Almeno nelle intenzioni dei promotori, esso dovrebbe corrispondere a una trasformazione per così dire «culturale», in grado di determinare, accanto a un aumento delle infrastrutture di trasporto, condizione indispensabile per la piena integrazione, un «ripensamento» del quadro complessivo delle condizioni amministrative, giuridiche, commerciali, operative, nella prospettiva di uno spazio geopolitico e geo-economico coeso, aperto alla libera circolazione di idee, di merci e di persone.

Sotto questo aspetto, i corridoi costituiscono i tasselli di un progetto ben più complesso e ambizioso, articolato su diverse scale di intervento.

Vi è innanzitutto la microscala dei programmi TINA e TACIS. Il primo (l'acronimo sta per *Transport Infrastructure Needs Assessment*) è stato avviato nel 1996 dalla Commissione per valutare le carenze infrastrutturali interne di undici paesi dell'Europa centro-orientale in vista di un loro collegamento al *network* transeuropeo ⁽⁹⁾. Il secondo (*Technical Assistance for the Commonwealth of the Independent States*), lanciato dalla Comunità europea nel 1991, fornisce assistenza tecnica e sostegno finanziario a una serie di progetti, tra i quali quelli relativi ai trasporti, volti a favorire il processo di transizione dei tredici paesi nati dallo smembramento dell'Unione Sovietica ⁽¹⁰⁾.

La scala continentale è ovviamente rappresentata dai corridoi paneuropei che, come già detto, ampliano verso est il *network* transeuropeo.

C'è, infine, un «terzo livello» che travalica i confini dell'Europa e che mira alla creazione di un *network* intermodale eurasiatico. Essenzialmente due sono i programmi che appartengono a questa scala di intervento. Innanzi tutto, le quattro *Pan-European Transport Areas* (PETRA), individuate durante la Conferenza di Helsinki allo scopo di dar vita a dei *forum* di cooperazione regionale capaci di allargare l'area di influenza dei corridoi a importanti regioni periferiche europee e di «intercettare» alcune tra le principali rotte commerciali extra-UE (verso nord, l'area del Mar del Nord più il Mare di Barents e il Baltico settentrionale; a est, il bacino del Mar Nero; a sud, il bacino del Mediterraneo e, in particolare, i mari Adriatico e Ionio). In secondo luogo, i corridoi eurasiatici di terra, che costituiscono il prolungamento dei corridoi paneuropei all'Asia: il corridoio transiberiano, che congiunge i corridoi paneuropei II, III e IX alla Cina, alla penisola coreana e

(9) TINA coinvolge Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Slovenia, Bulgaria, Romania, Estonia, Lettonia, Lituania e Cipro.

(10) Si tratta di Armenia, Azerbaigian, Russia Bianca, Georgia, Kazakistan, Kirghizistan, Moldavia, Mongolia, Russia, Tagikistan, Turkmenistan, Ucraina, Uzbekistan.

Tab. 3 – *Infrastrutture di trasporto nella UE: i corridoi paneuropei*

- Helsinki-Tallin-Riga-Kaunas-Varsavia, con il collegamento Riga-Kaliningrad-Varsavia
- Berlino-Varsavia-Minsk-Mosca-Nižnij Novgorod
- Berlino/Dresda-Breslavia-Katowice-Cracovia-Leopoli-Kiev
- Berlino/Norimberga-Praga-Bratislava-Gyor-Budapest-Arad-Craiova-Sofia-Istanbul, con le deviazioni Arad-Costanza e Sofia-Salonicco
- Venezia-Trieste-Koper-Lubiana-Budapest-Užgorod-Leopoli-Kiev, cui si agganciano le linee Bratislava-Zilina-Kosice-Užgorod, Fiume-Zagabria-Budapest e Ploče-Sarajevo-Budapest
- Danzica-Varsavia-Katowice-Zilina fino ad Ostava (Rep. Ceca), dove si collega al corridoio 4
- Corso fluviale del Danubio
- Durazzo-Tirana-Skopje-Sofia-Plovdiv-Burgas-Varna
- Alessandropoli-Dimitrovgrad-Bucarest-Chisinau-Ljubaskeva-Kiev-Mosca/Pskov-San Pietroburgo-Helsinki, e inoltre Odessa-Ljubaskeva e Kiev-Minsk-Vilnius-Kaunas-Klaipėda/Kaliningrad
- Salisburgo-Lubiana-Zagabria-Belgrado-Niskopie-Veles-Salonicco, che si estende inoltre a Graz
- Maribor-Zagabria, Sopron-Budapest-Novi Sad-Belgrado, Niš-Sofia, e Veles-Bitola-Florina (l'antica Via Egnatia che va da Durazzo fino ad Adrianopoli, l'odierna Edirne)

al Giappone, attraverso Russia, Kazakistan e Mongolia; il TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia), che congiunge i corridoi IV, VII, VIII, IX all'Asia centrale attraverso il Caucaso e la zona del Caspio, ripercorrendo alcuni tratti dell'antica Via della Seta; il corridoio meridionale, che prolunga il corridoio IV all'Asia centrale attraverso la Turchia e l'Iran; il corridoio nord-sud, che congiunge il corridoio IX al Golfo Persico, attraversando la Russia e il Vicino Oriente.

Alcune considerazioni conclusive. – Se si passa dall'analisi dei grandi disegni infrastrutturali europei ed eurasiatici, certamente affascinanti e dai molteplici risvolti geopolitici e geoeconomici, all'esame di quanto è stato finora concretamente fatto o è in corso di realizzazione, non si può che restare profondamente delusi.

A poco più di dieci anni dall'entrata in vigore del Trattato di Maastricht e a quasi dieci anni dal vertice di Essen, lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto, prima ancora di quella paneuropea, segna infatti il passo. Ciò essenzialmente per il palese squilibrio tra obiettivi dichiarati, particolarmente ambiziosi e «costosi», e mezzi messi a disposizione, certo insufficienti. In altre parole, il Trattato ha conferito all'UE la responsabilità di stabilire degli orientamenti per lo sviluppo delle reti di trasporto senza però assegnarle le risorse necessarie per portare a buon fine questo arduo compito. Il costo stimato della sola rete transeuropea sfiora i 350 miliardi di euro, cui occorre aggiungere oltre 100 miliardi per i progetti relativi ai futuri Stati membri (e, dunque, per la rete paneuropea).

L'UE dispone di quattro strumenti di bilancio per finanziare le grandi infrastrutture di trasporto: il FESR, il Fondo di Coesione, l'ISPA (*Instrument for Structural Policies for Pre-Accession*) e la linea di bilancio dedicata alle reti transeuropee (il cosiddetto «regolamento finanziario TEN»). Complessivamente, la partecipazione dell'UE (tutti gli strumenti, a esclusione dei prestiti della Banca europea per gli investimenti) non supera i 20 miliardi di euro per il periodo 2000-2006. Nel contempo, gli Stati membri, che negli anni

Ottanta investivano in media l'1,5% del PIL nella realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto o nell'ammodernamento di quelle esistenti, investono oggi in tale settore meno dell'1%. Di conseguenza, il contributo dei Quindici ai vari progetti della rete transeuropea è di poco superiore ai 16 miliardi di euro all'anno.

Alla luce di questi dati, risulta evidente che il bilancio assegnato dagli Stati membri agli investimenti nel *network* continentale e i fondi messi a disposizione dall'Unione sono insufficienti. Con l'attuale ritmo di investimenti, infatti, occorreranno circa venti anni per completare quanto era previsto per il 2010. E tutto ciò mentre l'imminente allargamento richiederà non solo la costruzione o la risistemazione delle reti dei nuovi paesi membri, ma anche il loro collegamento con l'Europa occidentale.

Alla mancanza di idonee fonti di finanziamento si accompagna poi sovente la mancanza di coordinamento tra le diverse risorse finanziarie pubbliche. Un coordinamento che si presenta problematico soprattutto perché si tratta di stabilire un equilibrio tra diverse istanze – quelle regionali, quelle nazionali e quelle comunitarie – che sostengono priorità non sempre convergenti. A livello di contributo comunitario, il FESR, il Fondo di Coesione e l'ISPA hanno, per esempio, il vantaggio di consentire una partecipazione significativa con tassi spesso superiori al 50% del costo totale del progetto. Ma ciò conferisce un «peso» considerevole alle istanze comunitarie, riducendo viceversa quello delle istanze locali. In più, questi strumenti sono limitati ai paesi detti «di coesione», alle regioni in ritardo di sviluppo e ai PECO, e possono perciò essere impiegati per il finanziamento solo di alcuni dei progetti prioritari e dei corridoi o di loro segmenti.

Dall'altro lato, il sostegno fornito dal bilancio della rete transeuropea di trasporto, che limita l'intervento comunitario al 10% del costo totale, è destinato a fungere solo da «catalizzatore» al momento dell'avviamento dei progetti, per dimostrarne la validità e l'interesse internazionale e per attirare così investitori pubblici e privati. Ma si è finora dimostrato inidoneo, proprio per l'esiguità dell'impegno finanziario, ad assolvere tale funzione.

Accanto agli strumenti di finanziamento appena ricordati, che assumono la forma di sovvenzioni dirette, i vari progetti possono disporre del contributo della Banca Europea per gli Investimenti (BEI), attraverso prestiti a tasso agevolato e a lungo termine. La BEI è così divenuta negli ultimi anni uno dei principali finanziatori dei grandi progetti infrastrutturali. Ma la sua politica di concessione di prestiti segue criteri di valutazione propri e un sistema di gestione indipendente. Per fare solo un esempio, la quota dei prestiti assegnati alla ferrovia (24% del totale dei prestiti assegnati nel settore dei trasporti tra il 1997 e il 2001) è nettamente inferiore a quella delle sovvenzioni dirette del bilancio della rete transeuropea (circa i 2/3 del totale dei finanziamenti), mentre restano preponderanti (35%) i prestiti assegnati per le infrastrutture stradali.

A livello, invece, di singoli Stati membri, è dato rilevare l'assenza di precise scelte strategiche e prioritarie e la conseguente tendenza a disperdere le risorse su una moltitudine di progetti, secondo una logica che è l'esatto contrario di quella propugnata dalla Commissione e dal suo *Libro bianco*.

In conclusione, tenuto conto degli stringenti vincoli di bilancio che pesano sugli Stati membri e della limitatezza delle risorse comunitarie, appare impossibile contare su un finanziamento interamente pubblico delle nuove infrastrutture. Del pari, anche un modo di finanziamento interamente privato non è auspicabile, per gli elevati importi in gioco, per i rischi di esercizio e quelli inerenti la fase di costruzione, la durata d'ammortamento della infrastruttura e la redditività aleatoria e a lungo termine ⁽¹¹⁾.

(11) Uno dei rari esempi di finanziamento privato è il tunnel sotto la Manica che, a parte l'innegabile successo tecnico, non è affatto un modello per gli investitori privati che vorrebbero impegnarsi in tale settore.

La soluzione migliore resta perciò quella di un *mix* equilibrato tra finanziatori pubblici e privati. L'affidamento in concessione, per esempio, che ha caratterizzato l'espansione del trasporto ferroviario nel XIX secolo, è oggi una pratica corrente per autostrade e aeroporti. E, più in generale, tutte le formule di *partnership* pubblico-privato (PPP) rappresentano una buona opzione per finanziare le infrastrutture di trasporto. Proprio per questo, la Commissione sta elaborando un *Libro verde* sul diritto europeo in materia di appalti pubblici e, in particolare, proprio sulle PPP, al fine evidentemente di fare chiarezza in una disciplina da sempre assai controversa.

Nel frattempo, il Parlamento europeo ha proposto la creazione di un Fondo Europeo dei Trasporti, che dovrebbe consentire la gestione coordinata di tutti gli strumenti, pubblici e privati, di finanziamento dei progetti infrastrutturali ⁽¹²⁾. Tale Fondo, in uno con l'aumento della quota massima di finanziamento dal 10 al 20% del costo totale dei progetti, aumento suggerito dalla Commissione, potrebbe dare nuovo slancio alla realizzazione del *network* paneuropeo.

La questione economico-finanziaria non è però l'unica incognita che grava sul processo di infrastrutturazione del continente. Secondo i promotori, la rete paneuropea, se e quando sarà ultimata, rafforzerà la coesione economica e sociale e svilupperà l'interconnessione e l'interoperabilità delle singole reti nazionali. Essa però determinerà anche un rapporto di competizione tra i vari corridoi, e tra le regioni da questi servite, per acquisire quote crescenti di traffico. Una questione tutt'altro che irrilevante, soprattutto qualora si verificasse un mancato o un ritardato completamento dell'infrastrutturazione di un corridoio e/o una carente offerta di servizi lungo il suo asse. È in gioco, infatti, come anticipato in premessa, la competitività del «sistema paese» o di sue sezioni più o meno grandi.

La situazione più a rischio è quella del Mezzogiorno, che nei prossimi anni sarà costretto a dividere parte dei fondi strutturali di cui ha potuto disporre fino a oggi con quei paesi dell'Est in ritardo di sviluppo. Ebbene, i PECO presentano in alcune categorie infrastrutturali una situazione non dissimile da quella dell'Italia meridionale, e addirittura relativamente migliore nel settore dei trasporti, soprattutto grazie a una rete ferroviaria diffusa che, se adeguatamente ristrutturata e collegata al *network* europeo, permetterà in pochi anni di conseguire un'accessibilità e una mobilità delle merci e delle persone in linea con gli *standards* comunitari.

Dai dati contenuti nella tabella 4 emerge che, posta la media UE 15 pari a 100, la dotazione di infrastrutture stradali dei dieci PECO (83,4) non è eccessivamente distante da quella media europea e meno ancora lo è da quella del Mezzogiorno (96,4). Analizzando nel dettaglio le diverse tipologie di infrastrutture di trasporto, i PECO risultano, da un lato, poco dotati di reti autostradali (appena 19,8) e, dall'altro, al contrario, particolarmente dotati di infrastrutture ferroviarie (129,7 contro il 98,8 del Mezzogiorno). Questa situazione è la conseguenza diretta delle scelte di pianificazione dei trasporti vigenti nell'Est europeo almeno fino al crollo dei regimi socialisti, scelte che hanno privilegiato il trasporto pubblico collettivo rispetto a quello privato.

L'Italia, dopo alcuni anni di colpevole inattività, sta ora cercando di recuperare il tempo perduto. Il nostro paese è direttamente interessato da due corridoi, il V e l'VIII. Il corridoio V si sviluppa lungo una direttrice principale ovest-est che collega l'Italia settentrionale, da un lato, all'Ucraina, attraverso la Slovenia e l'Ungheria, e, dall'altro, alla Penisola Iberica, passando per la Francia. Forte è, in questo caso, la concorrenza del-

(12) Risoluzione del 12 febbraio 2003.

Tab. 4 – *Indici elementari di dotazione infrastrutturale del Mezzogiorno e dei PECO (% anno 1999)*

Categorie infrastrutturali	Mezzogiorno	Italia	PECO	UE 15	UE 25
Totale viabilità:	96,4	111,9	83,4	100	95,9
Autostrade	107,8	141,2	19,8	100	80,1
Altre strade	96,2	111,4	84,5	100	96,1
Totale ferrovie:	98,8	113,1	129,7	100	107,4
Elettrificate	96,3	138,1	99,5	100	99,9
Non elettrificate	101,6	84,7	163,5	100	115,8
Doppio binario	50,3	96,2	85,1	100	96,3
Binario singolo	134,8	125,4	162,8	100	115,7

Fonte: elaborazione su dati SVIMEZ, 2002

l'asse carolingio» franco-tedesco (il corridoio VI) che passa a nord delle Alpi e che potrebbe tagliare fuori il nostro paese dai principali traffici continentali. Nello scorso dicembre è stato annunciato uno stanziamento di 3,1 milioni di euro da parte dell'UE per il progetto «Alpencors» ⁽¹⁾ che mira a realizzare il tratto centrale del corridoio in poco meno di tre anni, ma la partita con i nostri «rivali» d'Oltralpe non è affatto vinta.

Il corridoio VIII è un'infrastruttura di collegamento intermodale tra Adriatico e Mar Nero, che congiungerà i porti di Brindisi e di Bari a quelli di Burgas e Varna, passando per Albania e Macedonia. Fra tutti gli itinerari ovest-est è il più meridionale, ma anche quello che presenta i maggiori problemi di realizzazione, soprattutto a causa della attuale mancanza, pressoché totale, di vie di comunicazione. Non esiste, per esempio, a tutt'oggi un collegamento ferroviario tra l'Albania e la Macedonia, né tra quest'ultima e la Bulgaria. E così pure il percorso stradale, specialmente tra Albania e Macedonia, è tortuoso e di difficile percorrenza. Alle difficoltà «storiche» e «orografiche», si aggiungono le crescenti perplessità nei consessi internazionali circa l'utilità di dar vita a tale direttrice. Con la fine del regime di Milosević e la conseguente riammissione della Repubblica Federale Jugoslava nella comunità internazionale, il corridoio VIII, che aveva il suo punto di forza proprio nella possibilità di offrire una nuova e alternativa via di comunicazione interbalcanica in grado di «bypassare» la Serbia, sembra suscitare minore interesse rispetto al passato. A favore, ovviamente, di quel corridoio X, la cosiddetta «direttrice transbalcanica», che collega l'Europa centrale a Grecia e Turchia passando per Slovenia, Croazia, Serbia e Macedonia.

L'Italia, al contrario, sta premendo perché si dia finalmente avvio ai lavori di realizzazione del corridoio VIII. Ciò soprattutto per la possibilità che esso offre di sviluppare correnti di traffico in transito tra l'Adriatico, la Bulgaria, il Mar Nero e la Turchia, con buone prospettive di collegamento mare-terra tra la parte meridionale della Penisola e i Balcani. Non è un caso che il memorandum d'intesa tra i paesi interessati al progetto sia stato sottoscritto a Bari, in occasione dell'edizione 2002 (settembre) della Fiera del Levante. E che proprio il capoluogo pugliese sia stato scelto quale sede della Segreteria tecnica, assegnando così al nostro paese la «cabina di regia» per la realizzazione dell'asse intermodale.

(13) Partecipano al progetto cinque regioni italiane, due *Länder* austriaci, i ministeri dei Trasporti dell'Austria e dell'Ambiente della Slovenia, tre università italiane, quattro *partners* tecnici italiani, tre austriaci e uno francese.

Il disegno «geopolitico» che è alla base di tali progetti è di fare dell'Italia una «cerniera strategica» tra Europa e Asia, oltre che tra sponda settentrionale e meridionale del Mediterraneo. Un ruolo che il nostro paese dovrà cercare di conquistare non solo realizzando nel minor tempo possibile i due corridoi ovest-est, quello «padano» e quello «meridionale», appena descritti, ma anche completando le direttrici nord-sud, quella che dal Brennero giunge fino a Palermo, di cui si è detto parlando dei *TEN-T priority projects*, e quella, di recente definizione, che unirà il porto di Rotterdam a Genova, Gioia Tauro e Palermo (il cosiddetto «Ponte dei due mari») ⁽¹⁴⁾.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- ADRIATICUS, *Le conseguenze geopolitiche del Patto di stabilità*, in *Gli Stati mafia*, Roma, Editrice Periodici Culturali, 2000, pp. 87-99 («I Quaderni Speciali di Limes»).
- ADRIATICUS, *Balcani adriatici: ultima chiamata per l'Italia*, in «Limes», Roma, 2002, 1, pp. 183-194.
- L'altrove tra noi. Dati, analisi e valutazioni sul fenomeno migratorio in Italia*, Roma, SGI, 2003 («Rapporto Annuale della Società Geografica Italiana», 1).
- BI-Business International-EIU, *La capacità di attrazione del sistema Italia*, Londra, Business Environment Ranking, 2001.
- APPLETON J.H., *A Morphological Approach to the Geography of Transport*, Hall, University of Hall, 1965.
- BAKIS H. (a cura di), *Communications et territoires*, Parigi, La Documentation Française, 1990.
- BATTEN D.F. e R. THORDS (a cura di), *Transportation for the Future*, Berlino, Springer Verlag, 1989.
- BERNARDI R., *Traffico aereo, aeroporti, territorio*, Bologna, Pàtron, 1983.
- BIEHL D. (a cura di), *The Contribution of Infrastructure to Regional Development*, Bruxelles, Commission of the European Communities-Infrastructure Study Group, 1986.
- BIRD J., *Seaports and Seaport Terminals*, Londra, Hutchinson, 1971.
- BRUINSMA F.R. e P. RIETVELD, *Urban Agglomerations in European Infrastructure Networks*, in «Urban Studies», Abingdon e Cambridge, 1993, 1, pp. 919-934.
- BRUNET R., *L'enjeu du transport*, in «L'Espace Géographique», Parigi, 1993, 2, pp. 219-232.
- CAMPIONE G., *Il dominio territoriale delle funzioni*, Milano, Giuffrè, 1988.
- CANNING D., *The Contribution of Infrastructure to Aggregate Output*, Washington, World Bank, 1999.
- CARALP R. e C. MUSCARÀ, *Ports and Transports*, Venezia, Istituto di Geografia dell'Università, 1975.
- CHESNAIS M., *Analyse régionale des échanges ferroviaires*, in «L'Espace Géographique», Parigi, 1977, 4, pp. 375-386.

(14) Si tratta del «Corridoio intermodale europeo», il cui *Memorandum of Understanding* è stato firmato a Lugano il 9 gennaio 2003 dai ministri dei Trasporti di Paesi Bassi, Germania, Svizzera e Italia.

- CIRIACI D., *Il Sud rischia di essere al margine delle principali infrastrutture di trasporto in Europa*, in «Informazioni SVIMEZ», Roma, 2002, 1-2, pp. 19-23.
- CLOZIER R., *Géographie de la circulation*, Parigi, Génin, 1963.
- COMMISSIONE EUROPEA, *La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*, Bruxelles, COM (2001) 370 def.
- COMMISSIONE EUROPEA, *Trans-European Transport Network. TEN-T Priority Projects*, Bruxelles, 2002.
- COMMISSIONE EUROPEA, *Sviluppare la rete transeuropea di trasporto: finanziamenti innovativi, interoperabilità del telepedaggio*, Bruxelles, COM (2003) 132 def.
- COMMUNITY OF EUROPEAN RAILWAYS, *Proposal for a High Speed Network*, Bruxelles, 1989.
- CONFINDUSTRIA-ECOTER, *La dotazione infrastrutturale nelle province italiane. Aggiornamento al 1997*, Roma, 2000 («Politiche Territoriali e Mezzogiorno, Studi e documenti», 33).
- CONFINDUSTRIA-ECOTER, *Analisi della dotazione di infrastrutture nei principali paesi europei*, Roma, 2000 («Politiche Territoriali e Mezzogiorno, Studi e documenti», 34).
- CONTI S., *Geografia economica. Teorie e logica della rappresentazione spaziale dell'economia*, Torino, UTET, 1989.
- CORI B. (a cura di), *Traffico urbano e qualità della vita in Italia*, Bologna, Pàtron, 1988.
- DEL RE E.C., *La stabilità viaggia sul corridoio VIII*, in «Limes», Roma, 2001, 2, pp. 175-183.
- DEL VISCOVO M., R. FACCI e M. ZANNIER, *Il mercato potenziale del trasporto combinato*, Milano, F. Angeli, 1988.
- DERYCKE P. e altri, *Concentration urbaine et effets de congestion*, Parigi, Université de Paris X e DATAR (Rapport de recherche CERREVE), 1990.
- FIORENTINI F. e G. RUSSO, *Trasporti e territorio. Nodi e prospettive in Italia*, Milano, F. Angeli, 1977.
- FLICHY P., *Une histoire de la communication moderne*, Parigi, La Découverte, 1991.
- HANSON S., *The Geography of Urban Transportation*, New York, The Guilford Press, 1986.
- HAY A., *Transport for the Space Economy. A Geographical Study*, Londra, McMillan, 1973.
- HURST M.E., *Transportation Geography: Comments and Readings*, New York, McGraw-Hill, 1974.
- HUTCHINS J., *Transportation and the Environment*, Londra, P. Elek, 1977.
- KRUGMAN P., *Geography and Trade*, Boston, MIT Press, 1991.
- LUCIA M.G., *I trasporti marittimi nelle teorie geografiche*, Milano, F. Angeli, 1990.
- MENDES DE LEON P., *Le cabotage aérien dans les Communautés Européennes*, in «Revue du Marché Commun et de l'Union Européenne», Parigi, 1992, 360, pp. 631-636.
- MERLIN P., *Géographie, économie et planification des transports*, Parigi, PUF, 1991.
- MIGLIORINI E., *La terra e le strade: geografia delle vie e dei mezzi di comunicazione*, Napoli, Liguori, 1973.

- MUSCARÀ C., *Mezzogiorno e Mediterraneo*, Napoli, Istituto di Geografia dell'Università, 1978.
- NIJKAMP P. (a cura di), *Europe on the Move*, Avebury, Aldershot, 1993.
- NIJKAMP P., S. REICHMAN e M. WEGENER, *Euromobile: Transport, Communications and Mobility in Europe*, Avebury, Aldershot, 1990.
- O'DELL A. e P. RICHARDS, *Railways and Geography*, Londra, Hutchinson University Library, 1971.
- PELLIS P., *Costi e benefici delle alte velocità*, Trieste, Università degli Studi di Trieste, 1971.
- QUINET E., *Géographie et transports: la perspective européenne*, in «Annales de Géographie», Parigi, 1991, pp. 53-63.
- RIDOLFI G., *Nodi interni per i trasporti multimodali e combinati in Italia*, in «RGI», 1987, pp. 473-484.
- RIDOLFI G., *Intermodal Transportation in Europe*, in «Maritime Policy and Management», Londra, 1994, 3, pp. 237-250.
- ROBINSON R., *Ways to Move: The Geography of Networks and Accessibility*, Cambridge, CUP, 1976.
- RUGGIERO V., *L'innovazione tecnologica e l'evoluzione organizzativa nel trasporto aereo e le nuove funzioni nodali del Mediterraneo e del Medio Oriente*, in P. COPPOLA (a cura di), *Soggetti economici, soggetti politici, gerarchie territoriali. Atti del XXIV Congresso Geografico Italiano*, Bologna, Pàtron, 1988, pp. 445-449.
- RUGGIERO V., *Riflessi economici ed organizzativi della liberalizzazione del trasporto aereo europeo*, in E. MANZI (a cura di), *Regioni e regionalizzazioni d'Europa: oltre il 1993*, Pavia, Università degli Studi di Pavia, 1992, pp. 315-324.
- SENN L., *Sviluppo regionale e infrastrutture dei trasporti lungo il «South East-West Corridor»*, in «Acque e Terre», Venezia, 2000, 3, pp. 26-32.
- SVIMEZ, *Le infrastrutture e lo sviluppo del Mezzogiorno*, Quaderno 12 di «Informazioni SVIMEZ», Roma, 2002 (a).
- SVIMEZ, *Rapporto 2002 sull'economia del Mezzogiorno*, Bologna, Il Mulino, 2002 (b).
- TINACCI MOSSELLO M., *Geografia economica*, Bologna, Il Mulino, 1990.
- TUCCI G., *Economia dei trasporti*, Milano, F. Angeli, 1975.
- VALLEGA A., *Per una geografia del mare: trasporti marittimi e rivoluzioni economiche*, Milano, Mursia, 1980.
- VALLEGA A., *La geografia dei trasporti*, in G. CORNA PELLEGRINI (a cura di), *Aspetti e problemi della geografia*, Milano, Marzorati, 1987, pp. 375-406.
- WOLKOWITSCH M., *La géographie des transports*, Parigi, Colin, 1973.
- WORLD BANK, *Infrastructure and Growth: A Multicountry Panel Study*, Washington, 1996.

THE EUROPEAN TRANSPORT POLICY: FROM THE TEN-T PRIORITY PROJECTS TO THE PANCONTINENTAL CORRIDORS. – The transeuropean transport network represents an ambitious programme for the construction, modernisation and interconnection of Europe major transport infrastructures. Initially proposed for Western Europe in 1992, it was extended as a result of decisions reached on the occasion of the Pan-European Conference of Transport Ministers in Crete (1994) and in Helsinki (1997) to include 10

multimodal corridors connecting up to the infrastructure of those central and eastern Europe countries in line for accession to the EU. The very large scale of the required investment, compared with the current volume of Member State and Community funding, makes it necessary to increase the concentration on key priorities and look for new financing to meet the target completion date of 2010.

Università di Napoli «Federico II», Dipartimento di Analisi delle Dinamiche Territoriali e Ambientali

italicus@hotmail.com