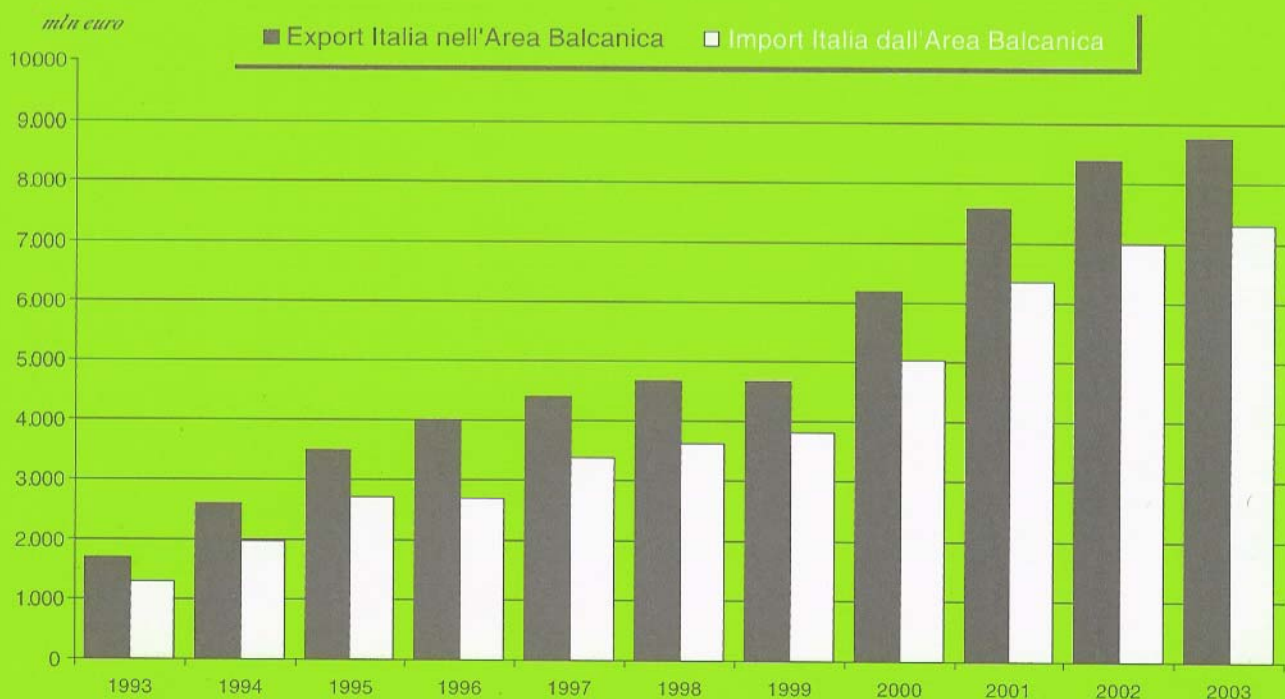




Ministero delle Attività Produttive

Le politiche di internazionalizzazione delle imprese italiane nell'Europa Sud orientale e i corridoi europei

Interscambio commerciale dell'Italia con l'Area Balcanica



Presentazione

Scopo della presente pubblicazione è fornire agli operatori una sintetica base informativa sugli strumenti nazionali di sostegno all'internazionalizzazione delle imprese italiane nei Paesi dell'Europa Sud orientale.

La regione balcanica, oltre a rappresentare per il nostro Paese un'area di interesse prioritario sul piano politico e della sicurezza, assume una straordinaria rilevanza strategica dal punto di vista economico: per molti Paesi dell'area, l'Italia è il principale partner commerciale e si colloca ai primi posti come investitore straniero. La presenza italiana è forte e radicata nel settore industriale e commerciale e in altri settori strategici (telecomunicazioni, infrastrutture, banche).

Per quanto precede, il nostro Paese rappresenta un interlocutore privilegiato nel contesto del Patto di Stabilità per il Sud Est Europa promosso dall'UE, insieme alle altre organizzazioni internazionali, con le finalità di raggiungere la stabilità politico-istituzionale in tutta la regione, diffondere la pace, la democrazia, il rispetto dei diritti umani, la crescita e la prosperità economica e favorire l'avvicinamento dei Paesi dei Balcani Occidentali all'UE.

La Conferenza dei Ministri del Commercio dei Paesi del Sud Est Europa, tenutasi a Roma il 13 novembre 2003 sotto l'egida della Presidenza Italiana dell'UE, ha ribadito la grande attenzione politica rivolta dall'Unione Europea e dal nostro Paese verso il processo di liberalizzazione commerciale nell'area balcanica, tassello fondamentale per la stabilizzazione e l'integrazione dell'intera regione. La Conferenza ha sancito il completamento della rete di accordi bilaterali di libero commercio e ha dato l'avvio alla seconda fase di realizzazione di un'area di libero scambio regionale nei Balcani, attraverso l'implementazione e l'armonizzazione degli accordi bilaterali. In questo importante momento storico, i nostri imprenditori rappresentano un fattore essenziale di sviluppo economico e culturale in grado di accelerare il cammino di riavvicinamento all'Europa e favorire una più rapida transizione verso un'economia di mercato.

L'area balcanica rappresenta per la sua posizione geografica la cerniera tra l'Europa e il continente asiatico, costituendo il futuro canale di transito da e per la Russia e i paesi dell'Asia. A questo proposito, è assolutamente prioritario che venga sostenuta e adeguatamente finanziata la realizzazione dei corridoi di trasporto pan-europei, una complessa rete infrastrutturale finalizzata a facilitare gli scambi "multimodali" (di merci, di persone, di petrolio e altri approvvigionamenti energetici, e infine di sistemi di telecomunicazione). La III parte del manuale si sofferma sulle potenzialità offerte dai corridoi V, VIII e X che rivestono un'importanza strategica fondamentale per il nostro Paese, sia sotto il profilo geopolitico che geoeconomico.

In un futuro non lontano, l'Europa Sud orientale rappresenterà una vera Porta d'Oriente. E' assolutamente necessario che un numero sempre maggiore di imprenditori italiani diventi consapevole delle potenzialità dei mercati emergenti in quest'area. E che l'internazionalizzazione delle imprese italiane sia efficacemente sostenuta dalle istituzioni pubbliche, nell'ottica di una rinnovata collaborazione tra pubblico e privato, imprescindibile per una coerente strategia da seguire come sistema paese.

Roma, 18 maggio 2004



Adolfo Urso

Vice Ministro delle Attività Produttive



Ministero delle Attività Produttive

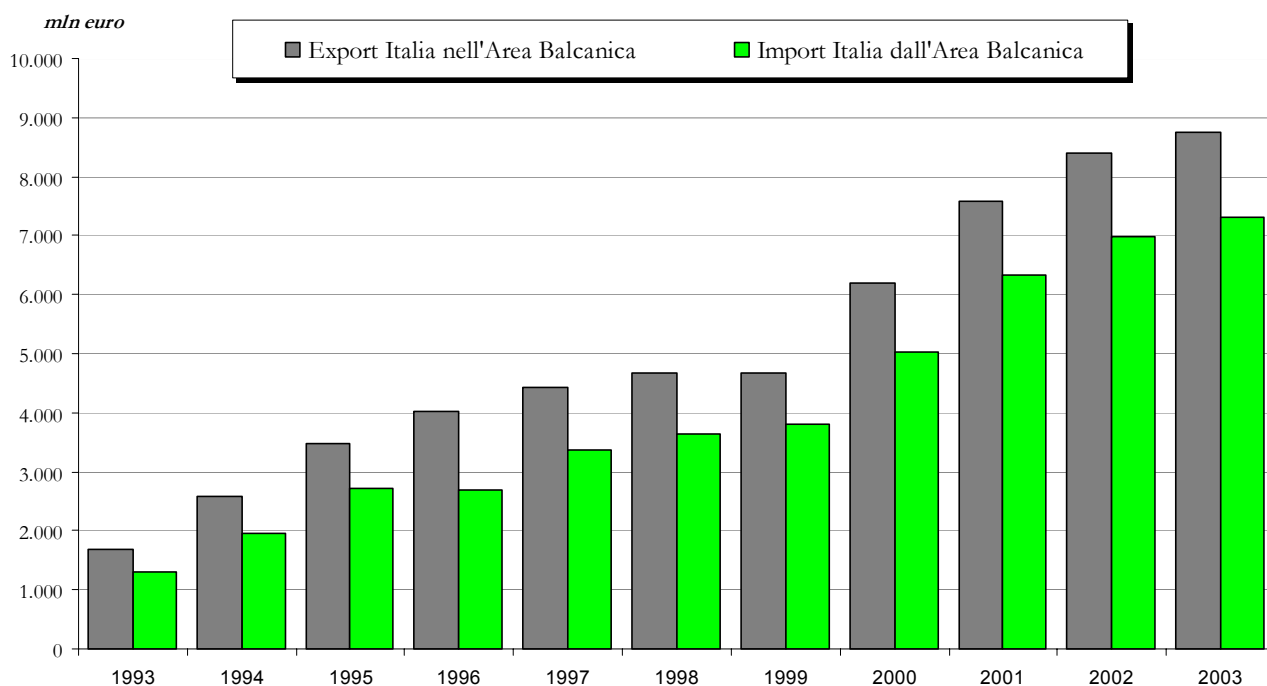
AREA INTERNAZIONALIZZAZIONE

Le politiche di internazionalizzazione delle imprese italiane nell'Europa Sud orientale e i corridoi europei

a cura di

Alessandra D'Intinosante e Fabio Giorgio
D.G. per le Politiche di Internazionalizzazione

Interscambio commerciale dell'Italia con l'Area Balcanica



Stampato in Roma dalla Società Tipografica Italia

Il documento è stato redatto in base alle informazioni disponibili alla data del 18 maggio 2004

SOMMARIO

Parte I - Gli strumenti nazionali di sostegno all'internazionalizzazione delle imprese

| | | |
|---|------|----|
| • Partecipazione italiana alla stabilizzazione, ricostruzione e sviluppo nei paesi dell'area balcanica | Pag. | 9 |
| • Fondo rotativo finalizzato al finanziamento di interventi aggiuntivi della SIMEST SpA per favorire la costituzione di imprese nei Paesi dell'area balcanica | " | 10 |
| • Fondo rotativo finalizzato al finanziamento di interventi aggiuntivi della FINEST SpA per favorire la costituzione di imprese nei Paesi dell'area balcanica | " | 11 |
| • Fondo rotativo finalizzato al finanziamento di interventi aggiuntivi della SIMEST SpA per per favorire la costituzione di imprese miste in Serbia e Montenegro, Albania, Bosnia- Erzegovina e Macedonia | " | 12 |
| • Partecipazione di SIMEST SpA al capitale di imprese estere | " | 13 |
| • Finanziamento agevolato di programmi di penetrazione commerciale volti a costituire insediamenti durevoli all'estero | " | 14 |
| • Finanziamento agevolato delle spese di partecipazione a gare internazionali | " | 15 |
| • Finanziamento agevolato delle spese per la realizzazione di programmi di assistenza tecnica e studi di fattibilita' connessi a esportazioni o investimenti italiani all'estero | " | 16 |
| • Finanziamento agevolato delle spese per la realizzazione di studi di prefattibilita' e di fattibilita' connessi all'aggiudicazione di commesse in paesi non U.E. | " | 17 |
| • Finanziamento agevolato dei crediti all'esportazione | " | 18 |
| • Assicurazione pubblica dei crediti all'esportazione | " | 19 |
| • Altri strumenti di sostegno all'internazionalizzazione delle imprese italiane | " | 20 |

Parte II - I Paesi dell'Area Balcanica: principali indicatori economici e interscambio commerciale con l'Italia

| | | |
|---------------------|---|----|
| • Albania | " | 22 |
| • Bosnia Erzegovina | " | 23 |
| • Bulgaria | " | 24 |
| • Croazia | " | 25 |
| • Macedonia | " | 26 |
| • Romania | " | 27 |
| • Serbia Montenegro | " | 28 |

Parte III - I trasporti multimodali nell'Europa Sud Orientale

| | | |
|---------------------------|---|----|
| • Considerazioni generali | " | 31 |
| • Il corridoio n.V | " | 32 |
| • Il corridoio n.VIII | " | 34 |
| • Il corridoio n.X | " | 36 |



Parte I

**Gli strumenti nazionali di sostegno
all'internazionalizzazione delle imprese**

Partecipazione italiana alla stabilizzazione, ricostruzione e sviluppo nei paesi dell'area balcanica¹

Che cos'è

La legge 84/2001 disciplina le forme di partecipazione italiana al processo di stabilizzazione, ricostruzione e sviluppo di Paesi dell'area balcanica, anche al fine di coordinare gli interventi nazionali con le iniziative assunte in sede comunitaria e multilaterale. A tal fine, viene istituito un fondo, denominato "Fondo per la partecipazione italiana alla stabilizzazione, alla ricostruzione e allo sviluppo dei Balcani", la cui dotazione è stabilita annualmente con legge finanziaria. La gestione del Fondo è affidata, secondo le competenze di ciascuno, ai seguenti soggetti: Ministero Affari Esteri (cooperazione allo sviluppo), Ministero Attività Produttive (promozione e sviluppo delle imprese), Ministero Ambiente (monitoraggio ambientale), Regioni, Province e Comuni (cooperazione decentrata).

Beneficiari

Soggetti promotori di attività di cooperazione allo sviluppo e di iniziative di promozione e sviluppo delle imprese nei seguenti Paesi: Albania, Bosnia-Erzegovina, Bulgaria, Croazia, ex Repubblica Jugoslava di Macedonia, Romania, Serbia e Montenegro.

Tipologie di intervento

- **Cooperazione allo sviluppo:** formazione, assistenza tecnica, crediti d'aiuto e sicurezza
- **Promozione e assistenza alle imprese:**
 - Concessione, da parte della SIMEST, di finanziamenti agevolati senza interessi per spese relative alla partecipazione a gare internazionali; a programmi di penetrazione commerciale, con particolare riguardo alle piccole e medie imprese, a studi di prefattibilità e fattibilità connessi all'aggiudicazione di commesse, alla realizzazione di investimenti, a programmi di assistenza tecnica e di formazione del personale;
 - concessione ai soggetti beneficiari dei predetti finanziamenti di una garanzia integrativa e sussidiaria (non superiore all'80% del finanziamento);
 - costituzione, presso SIMEST e FINEST, di un fondo di *venture capital* per l'acquisizione di partecipazioni societarie in imprese costituite o da costituire nei paesi dell'area balcanica²;
 - concessione di garanzie su finanziamenti a piccole e medie imprese italiane danneggiate da mancati pagamenti da parte di imprese jugoslave a seguito degli eventi bellici del 1999;
 - costituzione di un fondo destinato all'attività di microcredito a sostegno di iniziative imprenditoriali e di forme associative e cooperativistiche locali, anche con finalità sociali;
 - promozione e assistenza alle imprese (ICE, Informest, FDL Servizi Srl, Unioncamere), costituzione di centri di monitoraggio e informazione in Italia e nei Balcani (ICE), formazione di giovani laureati, personale tecnico e manageriale di imprese italiane e dei Paesi dell'area dei Balcani sulle tematiche del commercio estero e dei processi di internazionalizzazione (ICE).
- **Cooperazione decentrata:** formazione, assistenza tecnica e altri campi di intervento di particolare interesse nazionale. Progetti di promozione e assistenza alle imprese promossi dagli Enti locali.

¹ Legge 21.3.2001, n. 84

² Informazioni più dettagliate sui fondi di *venture capital* sono contenute nelle relative schede di presentazione.

Fondo rotativo finalizzato al finanziamento di interventi aggiuntivi della SIMEST SpA per favorire la costituzione di imprese nei Paesi dell'area balcanica¹

Che cos'è

È un fondo rotativo finalizzato a sostenere gli investimenti delle imprese italiane in Albania, Bosnia-Erzegovina, Bulgaria, Croazia, ex Repubblica Yugoslava di Macedonia, Romania, Serbia e Montenegro, attraverso l'acquisizione da parte della SIMEST di quote del capitale di rischio in imprese, da costituire o già costituite nei Paesi citati. Tali quote devono aggiuntive rispetto a quelle acquisite da SIMEST ai sensi della legge 100/90.

Ammontare del fondo

13,7 milioni di euro.

Limiti dell'intervento

La quota acquisita dalla SIMEST a valere sul Fondo non può superare il 40% del capitale sociale dell'impresa partecipata e l'importo di € 516.456.

L'intervento aggiuntivo del Fondo deve inoltre essere:

- di importo non superiore al doppio della partecipazione acquisita da SIMEST ai sensi della legge 100/90;
- tale che la partecipazione complessiva di SIMEST nel capitale di rischio dell'impresa estera non superi il totale delle quote di partecipazione detenute da imprese italiane e il 49% del capitale sociale dell'impresa estera.

Le partecipazioni acquisite a valere sulle disponibilità del Fondo devono essere cedute entro un massimo di 8 anni dall'acquisizione della partecipazione stessa, e comunque, non oltre i termini convenuti nel contratto relativo all'intervento di SIMEST. Alle società destinatarie non possono essere richieste garanzie reali o personali a fronte dell'obbligo di riacquisto.

Procedura e tempi

L'intervento del Fondo può essere richiesto congiuntamente o successivamente alla richiesta di partecipazione di SIMEST ai sensi della legge 100/90 mediante domanda scritta alla SIMEST, avvalendosi del modulo appositamente predisposto.

Nel caso di richiesta congiunta, entro 30 giorni dalla delibera del Consiglio di Amministrazione che approva la partecipazione ai sensi della legge 100/90, la SIMEST completa l'esame della richiesta di partecipazione a valere sulle disponibilità del Fondo e la sottopone all'apposito Comitato, costituito presso il Ministero delle Attività Produttive, per la relativa approvazione.

Nel caso di richiesta posteriore alla delibera di partecipazione, entro 90 giorni dalla presentazione della domanda, la richiesta e la relativa istruttoria sono trasmesse dalla SIMEST al Comitato citato, che le esaminerà alla prima riunione utile.

A seguito dell'approvazione del Comitato, la SIMEST provvede alla stipula del contratto di partecipazione a valere sulle risorse del Fondo che, in ogni caso, non potrà avvenire prima della stipula del contratto di partecipazione ai sensi delle l. 100/90 e 19/91.

¹ Legge 21 marzo 2001, n.84, D.M. 428 del 19 novembre 2003 e D.M. 440 del 27 gennaio 2004

Fondo rotativo finalizzato al finanziamento di interventi aggiuntivi della FINEST SpA per favorire la costituzione di imprese nei Paesi dell'area balcanica¹

Che cos'è

E' un fondo rotativo finalizzato a sostenere gli investimenti delle imprese italiane in Albania, Bosnia-Erzegovina, Bulgaria, Croazia, ex Repubblica Yugoslava di Macedonia, Romania, Serbia e Montenegro, attraverso l'acquisizione da parte della FINEST di quote del capitale di rischio in imprese, da costituire o già costituite nei Paesi citati. Tali quote devono aggiuntive rispetto a quelle acquisite da FINEST ai sensi della legge 19/91.

Ammontare del fondo

6,4 milioni di euro.

Limiti dell'intervento

La quota acquisita dalla FINEST a valere sul Fondo non può superare il 40% del capitale sociale dell'impresa partecipata e l'importo di € 516.456.

L'intervento aggiuntivo del Fondo deve inoltre essere:

- di importo non superiore al doppio della partecipazione acquisita da FINEST ai sensi della legge 19/91;
- tale che la partecipazione complessiva di FINEST nel capitale di rischio dell'impresa estera non superi il totale delle quote di partecipazione detenute da imprese italiane e il 49% del capitale sociale dell'impresa estera.

Le partecipazioni acquisite a valere sulle disponibilità del Fondo devono essere cedute entro un massimo di 8 anni dall'acquisizione della partecipazione stessa, e comunque, non oltre i termini convenuti nei contratti relativi all'intervento di FINEST. Alle società destinatarie non possono essere richieste garanzie reali o personali a fronte dell'obbligo di riacquisto.

Procedura e tempi

La convenzione con FINEST E' in corso di definizione.

¹ Legge 21 marzo 2001, n.84, D.M. 433 del 5 dicembre 2003

Fondo rotativo finalizzato al finanziamento di interventi aggiuntivi della SIMEST SpA per favorire la costituzione di imprese miste in Serbia e Montenegro, Albania, Bosnia- Erzegovina e Macedonia¹

Che cos'è

E' un fondo rotativo finalizzato a sostenere gli investimenti delle imprese italiane in Serbia e Montenegro, Albania, Bosnia-Erzegovina e Macedonia, attraverso l'acquisizione da parte della SIMEST di quote del capitale di rischio in imprese miste, da costituire o già costituite nei Paesi citati. Tali quote devono aggiuntive rispetto a quelle acquisite da SIMEST o FINEST ai sensi delle leggi 100/90 e 19/91.

Ammontare del fondo

40,3 milioni di euro, di cui 10,3 milioni riservati alle piccole e medie imprese, anche in associazione con altre imprese nazionali.

Limiti dell'intervento

La quota acquisita dalla SIMEST a valere sul Fondo non può superare il 24% del capitale sociale dell'impresa mista e l'importo di € 500.000 per operazione.

L'intervento aggiuntivo del Fondo deve inoltre essere:

- di importo non superiore al doppio della partecipazione acquisita da SIMEST o FINEST ai sensi delle leggi 100/90 e 19/91;
- tale che la partecipazione complessiva di SIMEST nel capitale di rischio dell'impresa estera (sommata a quella eventualmente posseduta da FINEST) non superi il totale delle quote di partecipazione detenute da imprese italiane e il 49% del capitale sociale dell'impresa estera.

Le partecipazioni acquisite a valere sulle disponibilità del Fondo devono essere cedute entro un massimo di 8 anni dall'acquisizione della partecipazione stessa, e comunque, non oltre i termini convenuti nei contratti relativi all'intervento di SIMEST o FINEST. Alle società destinatarie non possono essere richieste garanzie reali o personali a fronte dell'obbligo di riacquisto.

Procedura e tempi

L'intervento del Fondo può essere richiesto congiuntamente o successivamente alla richiesta di partecipazione di SIMEST o FINEST ai sensi delle leggi 100/90 e 19/91 mediante domanda scritta alla SIMEST, avvalendosi del modulo appositamente predisposto.

Nel caso di richiesta congiunta, entro 30 giorni dalla delibera del Consiglio di Amministrazione che approva la partecipazione ai sensi delle leggi 100/90 e 19/91, la SIMEST completa l'esame della richiesta di partecipazione a valere sulle disponibilità del Fondo e la sottopone all'apposito Comitato, costituito presso il Ministero delle Attività Produttive, per la relativa approvazione.

Nel caso di richiesta posteriore alla delibera di partecipazione, entro 90 giorni dalla presentazione della domanda, la richiesta e la relativa istruttoria sono trasmesse dalla SIMEST al Comitato citato, che le esaminerà alla prima riunione utile.

A seguito dell'approvazione del Comitato, la SIMEST provvede alla stipula del contratto di partecipazione a valere sulle risorse del Fondo che, in ogni caso, non potrà avvenire prima della stipula del contratto di partecipazione ai sensi delle l. 100/90 e 19/91.

¹ D.M. 397 del 3 giugno 2003, D.M. 429 del 19 novembre 2003 e D.M. 442 del 27 gennaio 2004

Partecipazione di SIMEST SpA al capitale di imprese estere¹

Che cos'è

È lo strumento che promuove gli investimenti di imprese italiane in società o imprese aventi sede in Paesi non appartenenti all'Unione europea, attraverso l'intervento della SIMEST, che può acquisire quote di partecipazione di minoranza nel capitale di rischio delle società estere e concedere finanziamenti agevolati (sotto forma di contributi agli interessi) a favore delle imprese italiane per l'acquisto delle partecipazioni in tali società.

Beneficiari

Imprese italiane - ovvero imprese aventi stabile organizzazione in uno Stato dell'Unione Europea, controllate da imprese italiane - con preferenza per quelle di piccole e medie dimensioni, anche in forma cooperativa, interessate a costituire una società estera o sottoscrivere un aumento di capitale sociale o acquisire quote di partecipazione in una impresa estera già costituita.

Limiti dell'intervento

- L'assunzione di partecipazione della SIMEST non può essere superiore al 25% del capitale di rischio della società estera e può essere detenuta per un periodo massimo di 8 anni. Entro questo termine SIMEST dovrà procedere alla cessione delle sue quote ai valori di mercato;
- il finanziamento agevolato può essere concesso nei limiti del 90% della quota complessiva italiana di partecipazione ed entro il 51% del capitale della società estera partecipata;
Detti interventi sono ammissibili entro l'importo massimo di:
 - 75 miliardi di lire, o controvalore in euro, per impresa e per anno solare;
 - 150 miliardi di lire, o controvalore in euro, per gruppo economico (insieme di imprese i cui bilanci rientrano in uno stesso bilancio consolidato) e per anno solare.

Procedura e tempi

L'operatore presenta direttamente alla SIMEST il progetto di società estera, corredato da documentazione e da informazioni di carattere tecnico, industriale, economico, finanziario riguardanti sia l'impresa italiana sia il partner estero, nel caso di joint venture.

I tempi medi per la conclusione dell'istruttoria e per un riscontro ufficiale con la valutazione di SIMEST sulle proposte di partecipazione sono contenuti in circa tre mesi.

Per richiedere il contributo agli interessi, l'operatore presenta alla SIMEST la richiesta di agevolazione non oltre tre mesi dalla data della delibera di partecipazione SIMEST. Il finanziamento è deliberato entro 6 mesi dalla presentazione della domanda da parte dell'operatore.

¹ Legge 24.4.1990, n. 100

Finanziamento agevolato di programmi di penetrazione commerciale volti a costituire insediamenti durevoli all'estero¹

Che cos'è

E' il finanziamento a tasso agevolato delle spese sostenute nella realizzazione di programmi di penetrazione commerciale volti a costituire insediamenti durevoli in Paesi non appartenenti all'Unione europea. I programmi di penetrazione commerciale devono avere come obiettivo la realizzazione di un insediamento durevole, cioè la costituzione di una presenza stabile e qualificata dell'impresa nel Paese di destinazione del programma.

Beneficiari

Imprese italiane, esportatrici di beni e servizi.
Hanno priorità sui fondi: le piccole e medie imprese (comprese quelle agricole), i loro consorzi e raggruppamenti, le società a prevalente capitale pubblico che operano per la commercializzazione all'estero dei prodotti delle PMI del Mezzogiorno.

Spese finanziabili

Sono ammissibili al finanziamento le spese sostenute nel periodo di realizzazione, che decorre dalla data di approvazione del programma e termina due anni dopo la stipula del contratto.

Le spese ammissibili devono risultare coerenti con i programmi e le capacità organizzative, economiche e finanziarie del soggetto richiedente.

Nel caso in cui il programma sia volto al potenziamento di strutture già operanti all'estero, la spesa è ammissibile a condizione che risultino chiaramente le spese straordinarie ed aggiuntive rispetto alla normale attività commerciale e promozionale, derivanti dall'ampliamento delle strutture permanenti e/o del personale in loco.

Limiti dell'intervento

Ciascun finanziamento può essere concesso per un importo non superiore a euro 2.065.427,60 (quattro miliardi di lire). Qualora il soggetto beneficiario sia un consorzio, una società consortile o un raggruppamento di PMI, che gestisca direttamente l'insediamento durevole da realizzare all'estero, tale importo può essere elevato fino a euro 3.098.741,39 (sei miliardi di lire).

Il finanziamento può coprire fino all'85% dell'importo delle spese complessivamente previste dal programma di penetrazione commerciale approvato.

Procedura e tempi

La domanda deve essere presentata alla SIMEST e redatta su apposito modulo. Entro 3 mesi dalla data di arrivo della domanda, la SIMEST sottopone alla deliberazione del Comitato Agevolazioni la proposta in merito al finanziamento e ne comunica l'esito all'impresa entro 15 gg dalla relativa decisione.

Per garantire il rimborso del capitale, dei relativi interessi, l'impresa deve prestare alla SIMEST, al momento della richiesta di erogazione, idonea garanzia. Alle PMI che non siano in grado di fornire integralmente idonee garanzie, il Comitato può concedere una garanzia integrativa e sussidiaria fino ad un massimo del 40% del finanziamento in conformità a criteri, modalità e limiti stabiliti dallo stesso Comitato.

¹ Legge 29.7.1981, n. 394 - art. 2

Finanziamento agevolato delle spese di partecipazione a gare internazionali¹

Che cos'è

È il finanziamento a tasso agevolato delle spese da sostenere per la predisposizione delle offerte di partecipazione a gare internazionali. Sono considerate internazionali le gare indette in Paesi non appartenenti all'Unione Europea (ivi incluse le gare riservate ad imprese italiane e quelle indette da organismi europei per commesse da realizzare in paesi non facenti parte dell'Unione Europea).

Beneficiari

Imprese italiane, loro consorzi o associazioni.
Hanno priorità le imprese in possesso di certificazione di qualità, in base ai criteri fissati dal Comitato Agevolazioni SIMEST.

Spese finanziabili

Sono finanziabili le spese di partecipazione alla gara, sostenute nell'arco di tempo compreso tra la data di arrivo alla SIMEST della domanda di finanziamento e il termine di scadenza per la presentazione dell'offerta definitiva.

Limiti dell'intervento

Il limite massimo del finanziamento è determinato in rapporto al valore della commessa secondo parametri percentuali decrescenti, applicati a scaglioni.
Il D.M. n. 441/1999 prevede massimali in relazione all'importo ottenibile per ciascuna gara e all'esposizione complessiva di ciascuna impresa verso il Fondo. Sono, inoltre, previste ipotesi particolari per le imprese che costituiscono joint-venture, ATI o fanno parte di un gruppo.

Procedura e tempi

La domanda deve essere presentata alla SIMEST e redatta su apposito modulo. Le relazioni istruttorie sono sottoposte all'esame del Comitato entro 90 giorni dalla ricezione della domanda.

L'esito della richiesta di finanziamento è comunicato all'impresa beneficiaria entro 15 giorni dalla data della delibera del Comitato.

Per garantire il rimborso del capitale, dei relativi interessi, l'impresa deve prestare alla SIMEST, al momento della richiesta di erogazione, idonea garanzia.

¹ Legge 20.10.1990, n. 304 - art. 3

Finanziamento agevolato delle spese per la realizzazione di programmi di assistenza tecnica e studi di fattibilità connessi a esportazioni o investimenti italiani all'estero¹

Che cos'è

E' la concessione di finanziamenti a tasso agevolato per la realizzazione di programmi di assistenza tecnica e di studi di fattibilità, collegati a esportazioni o investimenti italiani all'estero, in Paesi non appartenenti all'Unione Europea.

Beneficiari

Imprese italiane, loro consorzi o associazioni.
Hanno priorità le piccole e medie imprese, nonché le imprese in possesso di certificazione di qualità.

Spese finanziabili

Sono finanziabili al 100% le spese inserite nel preventivo approvato dal Comitato Agevolazioni della SIMEST.

Il preventivo può comprendere, in particolare, salari o emolumenti dovuti a consulenti o esperti, viaggi, studi di supporto, test, altre spese di natura tecnica connesse allo studio di fattibilità.

Limiti dell'intervento

Il limite massimo del finanziamento concedibile per programmi di assistenza tecnica è pari ad un miliardo di lire o corrispondente valore in euro.

L'importo massimo del finanziamento delle spese relative agli studi di fattibilità è pari a 700 milioni di lire o corrispondente valore in euro.

Il D.M. 136/2000 prevede, inoltre, massimali in relazione al singolo beneficiario, rispetto allo stesso investimento e alla complessiva esposizione verso il Fondo.

Ai fini della compatibilità dell'agevolazione con la disciplina comunitaria in tema di aiuti di Stato, in attuazione della regola cosiddetta "de minimis", l'ammontare complessivo di aiuti concessi ad ogni singola impresa non può superare nel triennio il tetto di 100.000 euro, risultante dalla sommatoria di tutte le agevolazioni percepite durante il periodo stesso, rientranti nel criterio "de minimis".

Procedura e tempi

La domanda deve essere presentata alla SIMEST e redatta su apposito modulo. Il Comitato agevolazioni delibera sulla concessione del finanziamento entro 3 mesi dalla ricezione della domanda. L'esito della richiesta di finanziamento è comunicato all'impresa beneficiaria entro 5 giorni dalla data della delibera del Comitato.

Per garantire il rimborso del capitale, dei relativi interessi, l'impresa deve prestare alla SIMEST, al momento della richiesta di erogazione, idonea garanzia. Le PMI sono tenute a prestare garanzia solo per il 50% dell'importo finanziato.

¹ D.Lgs. 143/98 art. 22, comma 5, lett. b) - D.M. 23 marzo 2000, n. 136

Finanziamento agevolato delle spese per la realizzazione di studi di prefattibilità' e di fattibilità connessi all'aggiudicazione di commesse in paesi non U.E.¹

Che cos'è

E' la concessione di finanziamenti a tasso agevolato per la realizzazione di studi di prefattibilità e di fattibilità, connessi all'aggiudicazione di commesse, il cui corrispettivo consista nei proventi derivanti dalla gestione dell'opera realizzata. Ai fini del finanziamento, si intende per commessa ogni incarico per l'esecuzione di forniture o di lavori, ovvero per la prestazione di servizi, in Paesi non appartenenti all'Unione Europea.

Beneficiari

Imprese italiane, loro consorzi o associazioni.
Hanno priorità le piccole e medie imprese, nonché le imprese in possesso di certificazione di qualità.

Spese finanziabili

Sono ammissibili, nei limiti del 50% dell'importo preventivato ed approvato dal Comitato Agevolazioni della SIMEST, le spese sostenute nel periodo di sei mesi a decorrere dalla data della delibera di concessione del finanziamento. In particolare, sono finanziabili le spese relative a salari, emolumenti dovuti a consulenti od esperti, viaggi, studi di supporto, test, altre spese di natura tecnica che risultino strettamente collegate allo studio da effettuare.

Limiti dell'intervento

Il limite massimo del finanziamento concedibile è pari a 700 milioni di lire italiane o corrispondente valore in euro.
Il D.M. 136/2000 prevede, inoltre, massimali in relazione al singolo beneficiario, rispetto alla stessa commessa, alla complessiva esposizione verso il Fondo e alla singola gara internazionale.
Ai fini della compatibilità dell'agevolazione con la disciplina comunitaria in tema di aiuti di Stato, in attuazione della regola cosiddetta "de minimis", l'ammontare complessivo di aiuti concessi ad ogni singola impresa non può superare nel triennio il tetto di 100.000 euro, risultante dalla sommatoria di tutte le agevolazioni percepite durante il periodo stesso, rientranti nel criterio "de minimis".

Procedura e tempi

La domanda deve essere presentata alla SIMEST e redatta su apposito modulo. Il Comitato Agevolazioni delibera sulla concessione del finanziamento entro 3 mesi dalla ricezione della domanda. L'esito della richiesta di finanziamento è comunicato all'impresa beneficiaria entro 5 giorni dalla data della delibera del Comitato.
Per garantire il rimborso del capitale, dei relativi interessi, l'impresa deve prestare alla SIMEST, al momento della richiesta di erogazione, idonea garanzia. Le PMI sono tenute a prestare garanzie solo per il 60% dell'importo finanziato.

¹ D.Lgs. 143/98 art. 22, comma 5, lett. b) - D.M. 23 marzo 2000, n. 136

Finanziamento agevolato dei crediti all'esportazione¹

Che cos'è

È uno strumento finalizzato a promuovere le esportazioni, consentendo alle imprese italiane di offrire alla controparte estera dilazioni di pagamento a condizioni competitive.

Nel caso di credito fornitore (la dilazione è concessa direttamente dall'impresa italiana esportatrice alla controparte estera), il finanziamento del credito all'esportazione è costituito dallo smobilizzo di titoli, normalmente effettuato da un *forfaiter*, e l'intervento agevolativo è volto a coprire la differenza tra il valore attuale dei titoli al tasso agevolato e il valore del credito scontato a un tasso ritenuto congruo dalla SIMEST.

Nel caso di credito finanziario (il credito concesso all'acquirente/committente estero per il regolamento di esportazioni italiane è intermediato da soggetti finanziari), la SIMEST effettua un intervento cosiddetto di stabilizzazione nei confronti della banca finanziatrice, assicurando, nel corso del finanziamento, la copertura dell'eventuale differenza tra il costo della raccolta a breve e il tasso agevolato posto a carico del beneficiario del finanziamento.

Beneficiari

Tutte le imprese italiane. Sono agevolabili le esportazioni concernenti forniture di macchinari e impianti, studi, progettazioni, lavori e servizi, mentre sono escluse le esportazioni di beni di consumo (durevoli e non durevoli) e semilavorati o beni intermedi non destinati in via esclusiva ad essere integrati in beni di investimento.

Limiti dell'intervento

L'importo agevolabile è al massimo pari all'85% della fornitura, il 15% dovendo essere regolato in contanti e coprire eventuali esborsi all'estero.

Procedura e tempi

Le richieste di contributo agli interessi sui finanziamenti concessi devono essere presentate dai soggetti interessati (banche italiane o estere o esportatori) alla SIMEST utilizzando apposito modulo.

Esse sono esaminate entro 90 giorni dal completamento della documentazione necessaria.

¹ D.Lgs 31.3.1998, n. 143

Assicurazione pubblica dei crediti all'esportazione¹

Che cos'è

È uno strumento finalizzato a promuovere le esportazioni, attraverso l'assicurazione o la riassicurazione - da parte di SACE - dei rischi di carattere politico, catastrofico, economico, commerciale e di cambio ai quali sono esposti gli operatori nazionali nelle loro attività con l'estero. Le operazioni assicurabili sono costituite in massima parte dai crediti connessi alle dilazioni di pagamento accordate ad acquirenti e committenti esteri e possono assumere la forma di credito fornitore e credito finanziario (o acquirente). Sono, inoltre, assicurabili gli investimenti diretti all'estero.

Gli strumenti assicurativi a disposizione delle imprese sono:

- la promessa di garanzia, che consente all'operatore nazionale di ottenere - prima della conclusione del contratto con la controparte estera - un'indicazione sulle condizioni di assicurabilità dell'operazione;
- la polizza assicurativa vera e propria, contenente le condizioni di assicurabilità e il relativo costo;
- altri strumenti, quali: coperture assicurative rilasciate in dipendenza di convenzioni quadro con le banche, per crediti di durata inferiore ai cinque anni concessi nell'ambito di linee di credito aperte da banche italiane in favore di banche estere; garanzie concesse nell'ambito di trattati di riassicurazione con operatori privati; garanzie concesse sulla base di trattati di riassicurazione e coassicurazione con compagnie assicurative estere; garanzie di tipo fideiussorio.

Beneficiari

Operatori nazionali (esportatori ed investitori italiani all'estero) per credito fornitore.

Banche italiane, banche e società finanziarie estere per credito acquirente.

Limiti dell'intervento

Sono esclusi dall'intervento le esportazioni e gli investimenti all'estero effettuati nei Paesi dichiarati in sospensiva dalla SACE, e, relativamente ai rischi commerciali riguardanti i crediti fino a 24 mesi, nei Paesi UE e in alcuni altri Paesi OCSE.

L'importo assicurabile è al massimo pari al 95% della fornitura.

Procedura e tempi

La promessa di garanzia (prima della stipula del contratto) e la garanzia assicurativa (dopo la stipula del contratto) vanno richieste su appositi moduli disponibili presso la SACE, la VISCONTEA e il sistema bancario.

¹ D.Lgs 31.3.1998, n. 143; Legge 24 maggio 1977, n. 227

Altri strumenti di sostegno all'internazionalizzazione delle imprese italiane

Legge 26 febbraio 1992, n. 212

E' uno strumento finanziario che prevede il sostegno di programmi bilaterali o plurinazionali per la promozione della collaborazione dell'Italia con i Paesi, annualmente individuati dal CIPE, per favorire la loro transizione verso forme di economia di mercato e l'integrazione con l'Europa. Inizialmente rivolta ai Paesi dell'Europa Centro orientale, dal 2000 è stata estesa ai cinque Paesi del Nord Africa: Algeria, Egitto, Libia, Marocco e Tunisia. Per il 2003, la V Commissione CIPE ha deliberato l'applicabilità della l. 212/92 anche a Giordania, Iraq, Libano e Siria.

I progetti finanziabili riguardano le seguenti aree di intervento:

- formazione professionale, manageriale e per i quadri intermedi;
- assistenza tecnica;
- studi di fattibilità e progettazioni nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni, della distribuzione, dell'economia sociale, dell'energia, del turismo e del risanamento ambientale, igienico e sanitario, nonché in materia di riconversione industriale ed agricola, e nel campo del restauro artistico ed urbano;
- progetti-pilota finalizzati alla promozione di accordi di collaborazione economica tra le parti per il trasferimento di tecnologia;
- studi di fattibilità (piani finanziari e preparazione di documenti societari) per la costituzione di *joint venture*, o per la ristrutturazione di imprese miste, partecipate da soggetti italiani.

Legge 29.10.1954, n. 1083

E' la possibilità di corrispondere contributi finanziari ad Enti, Istituti, Associazioni per la realizzazione di progetti di attività promozionale, di rilievo nazionale, volti allo sviluppo delle esportazioni italiane.

Legge 21.2.1989, n. 83

E' la possibilità di concedere contributi ai Consorzi fra piccole e medie imprese che hanno come scopo esclusivo la promozione e/o l'esportazione dei prodotti dei consorziati.

Legge 29.07.1981, n.394 - art.10

E' la norma che consente di erogare contributi finanziari annuali in rapporto alle spese che sostengono i consorzi multiregionali aventi come scopo esclusivo l'esportazione di prodotti agro-alimentari ed i consorzi multiregionali fra imprese alberghiere e turistiche, limitatamente all'attività volta ad incrementare la domanda turistica estera

I contributi sono finalizzati ad incentivare lo svolgimento di specifiche attività promozionali e la realizzazione di progetti volti a favorire, in particolare, l'internazionalizzazione delle piccole e medie imprese.

Legge 1.7.1970, n. 518

La legge 518/70 disciplina il settore delle Camere di Commercio italiane all'estero, stabilendo:

- i criteri che presiedono alla concessione ed alla revoca del riconoscimento ufficiale;
- alcune norme relative al loro funzionamento;
- i criteri per la concessione di un contributo finanziario annuo sulle spese del Programma promozionale realizzato.
- I contributi sono finalizzati a incentivare lo svolgimento di specifiche attività promozionali di rilievo nazionale e la realizzazione di progetti volti a favorire, in particolare, l'internazionalizzazione delle piccole e medie imprese.



Parte II

**I Paesi dell'Area Balcanica: principali indicatori
economici e interscambio commerciale con l'Italia**

ALBANIA

PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICI

| | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 ⁽¹⁾ | 2004 ⁽²⁾ |
|--|--------|--------|--------|--------|---------------------|---------------------|
| PIL (miliardi di dollari US a prezzi correnti) | 3,7 | 3,8 | 4,1 | 4,7 | 6,1 | 7,8 |
| Tasso di crescita del PIL a prezzi costanti (variazioni percentuali) | 7,2 | 7,8 | 6,5 | 4,7 | 6,0 | 6,0 |
| Pil pro capite alla parità del potere d'acquisto (dollari US) | 3.224 | 3.548 | 3.854 | 4.050 | 4.360 | 4.710 |
| Indice dei prezzi al consumo (variazioni percentuali) | 0,4 | 0,1 | 3,1 | 5,5 | 2,4 | 3,0 |
| Tasso di disoccupazione (%) | 18,4 | 16,8 | 16,4 | 15,8 | 15,0 | n.d. |
| Indebitamento netto (percentuale sul PIL) | -8,8 | -8,0 | -7,9 | -6,5 | -4,4 | -5,2 |
| Debito Pubblico (percentuale sul PIL) | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. |
| Export beni & servizi (percentuale sul PIL) | 16,1 | 18,9 | 19,2 | 18,5 | 16,7 | 16,6 |
| Import beni & servizi (percentuale sul PIL) | 39,1 | 40,4 | 41,7 | 39,7 | 34,1 | 33,1 |
| Saldo di conto corrente (milioni di dollari US) | -155,4 | -156,3 | -217,4 | -407,6 | -448,0 | -487,4 |
| Debito estero (miliardi di dollari US) | n.d. | n.d. | 1,1 | 1,3 | n.d. | n.d. |
| IDE in entrata (milioni di dollari US) | 41,2 | 143,0 | 207,3 | 213,0 | n.d. | n.d. |
| IDE in uscita (milioni di dollari US) | 7,0 | 6,0 | 0,0 | 4,3 | n.d. | n.d. |

⁽¹⁾ Stime ⁽²⁾ Previsioni

Fonte: Economist Intelligence Unit, ILO, World Bank, INSTAT, Institute of Statistics of Albania e UNCTAD

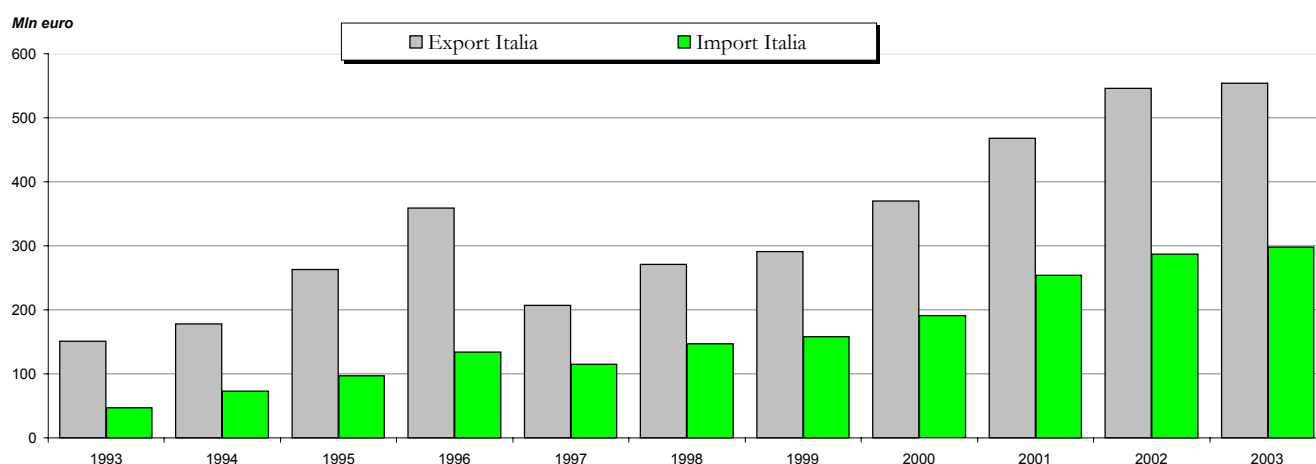
INTERSCAMBIO COMMERCIALE CON L'ITALIA (valori in milioni di euro)

| | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|---|------|------|------|------|-------|------|------|------|------|------|------|
| Export Italia | 151 | 178 | 263 | 359 | 207 | 271 | 291 | 370 | 468 | 546 | 554 |
| % su export totale Italia | 0,11 | 0,11 | 0,13 | 0,18 | 0,10 | 0,12 | 0,13 | 0,14 | 0,17 | 0,20 | 0,21 |
| Variazione % rispetto al periodo precedente | - | 18,2 | 47,8 | 36,3 | -42,2 | 30,7 | 7,6 | 27,0 | 26,5 | 16,6 | 1,4 |
| Import Italia | 47 | 73 | 97 | 134 | 115 | 147 | 158 | 191 | 254 | 287 | 298 |
| % su import totale Italia | 0,04 | 0,05 | 0,06 | 0,08 | 0,06 | 0,08 | 0,08 | 0,07 | 0,10 | 0,11 | 0,12 |
| Variazione % rispetto al periodo precedente | - | 54,1 | 34,1 | 37,5 | -14,1 | 27,4 | 7,8 | 20,7 | 33,1 | 12,8 | 3,9 |
| Saldi | 104 | 105 | 166 | 225 | 92 | 124 | 133 | 179 | 214 | 259 | 256 |

PRINCIPALI PRODOTTI DI INTERSCAMBIO - Anno 2003

| Prodotti esportati dall'Italia | mln euro | peso percentuale | Prodotti importati in Italia | | |
|--|----------|------------------|--|----------|------------------|
| | | | | mln euro | peso percentuale |
| Articoli di abbigliamento in tessuto e accessori | 63,8 | 11,5 | Calzature | 116,3 | 39,0 |
| Cuoio (esclusi indumenti) | 45,4 | 8,2 | Articoli di abbigliamento in tessuto e accessori | 83,4 | 28,0 |
| Calzature | 37,3 | 6,7 | Prodotti della siderurgia | 18,1 | 6,1 |

RAPPRESENTAZIONE GRAFICA DELL'INTERSCAMBIO COMMERCIALE ITALIA-ALBANIA



I dati del 2003 sono provvisori

Fonte: elaborazioni Osservatorio economico su dati ISTAT

BOSNIA ERZEGOVINA

PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICI

| | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 ⁽¹⁾ | 2004 ⁽²⁾ |
|--|----------|----------|----------|--------------------|---------------------|---------------------|
| PIL (miliardi di dollari US a prezzi correnti) | 4,7 | 4,5 | 4,8 | 5,6 | 7,0 | 8,0 |
| Tasso di crescita del PIL a prezzi costanti (variazioni percentuali) | 9,6 | 5,4 | 4,4 | 5,5 | 3,5 | 3,8 |
| Pil pro capite alla parità del potere d'acquisto (dollari US) | 5.655 | 5.996 | 5.958 | 6.164 | 6.330 | 6.500 |
| Indice dei prezzi al consumo (variazioni percentuali) | 5,8 | 6,3 | 3,9 | 0,6 | 1,0 | 1,3 |
| Tasso di disoccupazione (%) | 39,4 | 39,7 | 40,0 | 41,1 | n.d. | n.d. |
| Indebitamento netto (percentuale sul PIL) | -9,1 | -10,0 | -5,9 | -4,6 | -3,7 | -3,5 |
| Debito Pubblico (percentuale sul PIL) | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. |
| Export beni & servizi (percentuale sul PIL) ⁽³⁾ | 24,6 | 32,3 | 29,9 | 25,3 | 23,5 | 23,1 |
| Import beni & servizi (percentuale sul PIL) ⁽³⁾ | 92,6 | 87,8 | 89,3 | 84,9 | 70,4 | 58,9 |
| Saldo di conto corrente (milioni di dollari US) | -1.458,5 | -1.192,3 | -1.563,1 | -2.138,6 | -2.025,0 | -1.600,0 |
| Debito estero (miliardi di dollari US) | 2,7 | 2,4 | 2,2 | 2,8 ⁽¹⁾ | 3,5 | 3,9 |
| IDE in entrata (milioni di dollari US) | 154,1 | 147,2 | 130,2 | 321,4 | n.d. | n.d. |
| IDE in uscita (milioni di dollari US) | - | - | - | - | n.d. | n.d. |

⁽¹⁾ Stime ⁽²⁾ Previsioni ⁽³⁾ Elaborazioni Osservatorio Economico su dati EIU

Fonte: Economist Intelligence Unit, Commissione Europea e UNCTAD

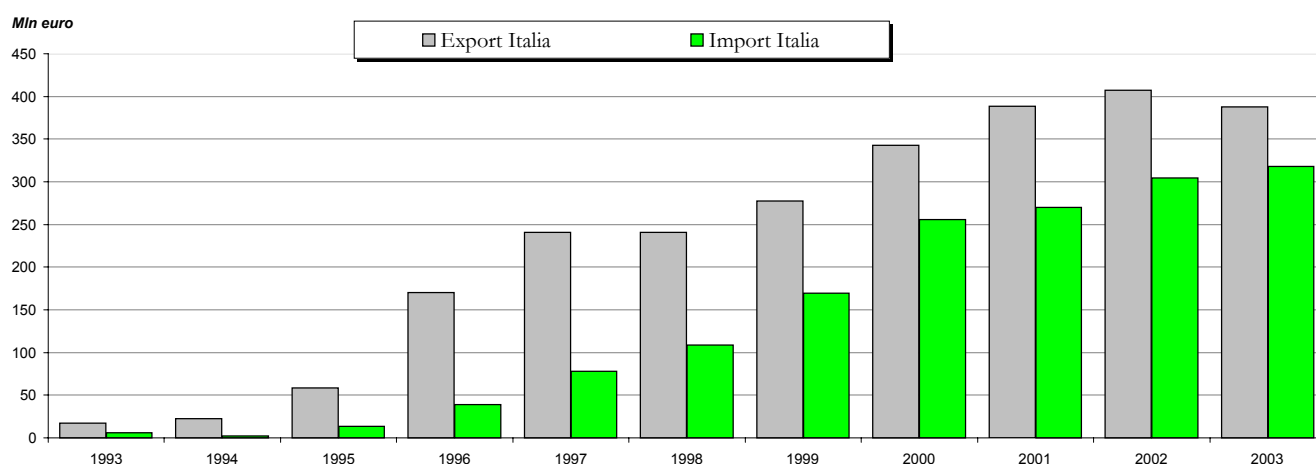
INTERSCAMBIO COMMERCIALE CON L'ITALIA (valori in milioni di euro)

| | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|---|------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|
| Export Italia | 17 | 23 | 58 | 170 | 241 | 241 | 277 | 342 | 389 | 407 | 387 |
| % su export totale Italia | 0,01 | 0,01 | 0,03 | 0,08 | 0,11 | 0,11 | 0,13 | 0,13 | 0,14 | 0,15 | 0,15 |
| Variazione % rispetto al periodo precedente | - | 32,4 | 157,1 | 192,0 | 41,3 | 0,1 | 15,1 | 23,5 | 13,5 | 4,8 | -4,9 |
| Import Italia | 6 | 3 | 14 | 39 | 78 | 109 | 169 | 256 | 270 | 305 | 318 |
| % su import totale Italia | 0,01 | 0,00 | 0,01 | 0,02 | 0,04 | 0,06 | 0,08 | 0,10 | 0,10 | 0,12 | 0,12 |
| Variazione % rispetto al periodo precedente | - | -59,7 | 437,1 | 181,6 | 101,9 | 39,2 | 56,0 | 51,2 | 5,6 | 12,7 | 4,4 |
| Saldi | 11 | 20 | 45 | 132 | 163 | 132 | 108 | 86 | 118 | 103 | 70 |

PRINCIPALI PRODOTTI DI INTERSCAMBIO - Anno 2003

| Prodotti esportati dall'Italia | mln euro | peso percentuale | Prodotti importati in Italia | | |
|--|----------|------------------|---------------------------------------|------------------|------|
| | | | mln euro | peso percentuale | |
| Calzature | 36,0 | 9,3 | Calzature | 75,9 | 23,9 |
| Articoli di abbigliamento in tessuto e accessori | 23,1 | 6,0 | Metalli di base non ferrosi | 68,3 | 21,5 |
| Cuoio (esclusi indumenti) | 20,9 | 5,4 | Legno tagliato, piallato e/o trattato | 28,4 | 8,9 |

RAPPRESENTAZIONE GRAFICA DELL'INTERSCAMBIO COMMERCIALE ITALIA-BOSNIA ERZEGOVINA



I dati del 2003 sono provvisori

Fonte: elaborazioni Osservatorio economico su dati ISTAT

BULGARIA

PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICI

| | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 ⁽¹⁾ | 2004 ⁽²⁾ |
|--|-------|---------|-------|---------------------|---------------------|---------------------|
| PIL (miliardi di dollari US a prezzi correnti) | 13,0 | 12,6 | 13,6 | 15,6 | 19,9 | 25,2 |
| Tasso di crescita del PIL a prezzi costanti (variazioni percentuali) | 2,3 | 5,4 | 4,1 | 4,9 | 4,3 | 4,2 |
| Pil pro capite alla parità del potere d'acquisto (dollari US) | 5.690 | 6.160 | 6.610 | 7.090 | 7.570 | 8.010 |
| Indice dei prezzi al consumo (variazioni percentuali) | 2,6 | 10,3 | 7,4 | 5,8 | 2,3 | 5,1 |
| Tasso di disoccupazione (%) | 14,1 | 18,7 | 18,1 | 17,7 | 14,3 | 12,7 |
| Indebitamento netto (percentuale sul PIL) | -0,9 | -1,0 | -0,9 | -0,7 | 0,0 | -0,3 |
| Debito Pubblico (percentuale sul PIL) | 86,7 | 77,1 | 69,9 | 55,9 | 47,2 | 42,5 |
| Export beni & servizi (percentuale sul PIL) | 44,6 | 55,7 | 55,6 | 53,1 | 53,2 | 53,4 |
| Import beni & servizi (percentuale sul PIL) | 50,3 | 61,1 | 63,1 | 59,8 | 63,0 | 63,1 |
| Saldo di conto corrente (miliardi di dollari US) | -0,7 | -0,7 | -1,0 | -0,8 | -1,7 | -1,9 |
| Debito estero (miliardi di dollari US) | 10,0 | 10,1 | 9,6 | 10,3 ⁽¹⁾ | 12,0 | 13,5 |
| IDE in entrata (milioni di dollari US) | 818,8 | 1.001,5 | 812,9 | 478,7 | n.d. | n.d. |
| IDE in uscita (milioni di dollari US) | 17,1 | 3,3 | 9,7 | 28,3 | n.d. | n.d. |

⁽¹⁾ Stime ⁽²⁾ Previsioni

Fonte: Economist Intelligence Unit e UNCTAD

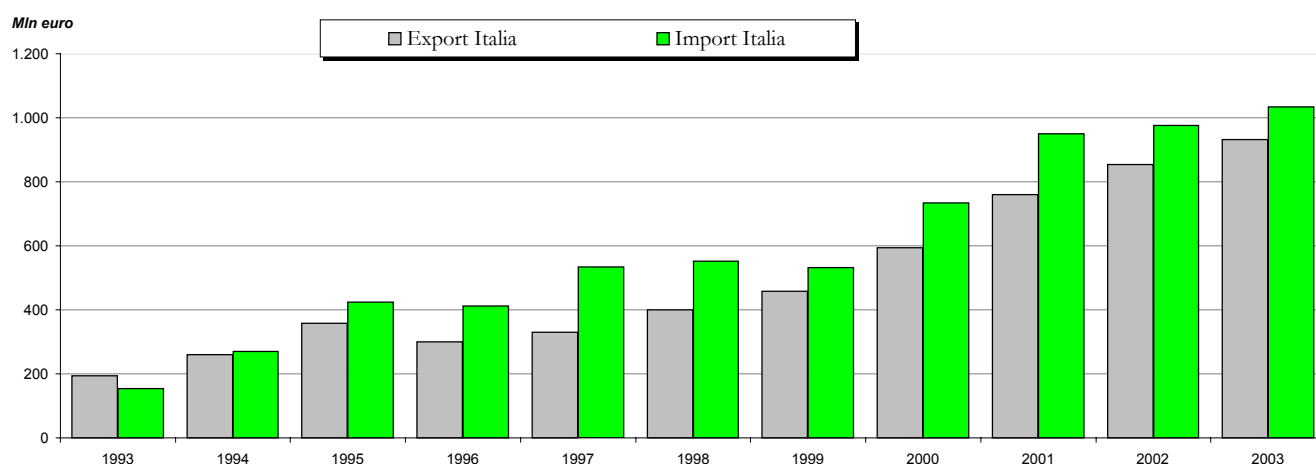
INTERSCAMBIO COMMERCIALE CON L'ITALIA (valori in milioni di euro)

| | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|---|------|------|------|-------|------|------|------|------|------|------|-------|
| Export Italia | 195 | 260 | 358 | 301 | 329 | 399 | 458 | 595 | 760 | 855 | 932 |
| % su export totale Italia | 0,14 | 0,16 | 0,18 | 0,15 | 0,16 | 0,18 | 0,21 | 0,23 | 0,28 | 0,32 | 0,36 |
| Variazione % rispetto al periodo precedente | - | 33,2 | 37,8 | -16,0 | 9,4 | 21,3 | 14,7 | 30,0 | 27,7 | 12,5 | 9,0 |
| Import Italia | 155 | 270 | 425 | 412 | 534 | 552 | 531 | 735 | 950 | 977 | 1.034 |
| % su import totale Italia | 0,13 | 0,19 | 0,25 | 0,25 | 0,29 | 0,28 | 0,26 | 0,28 | 0,36 | 0,37 | 0,40 |
| Variazione % rispetto al periodo precedente | - | 74,2 | 57,3 | -2,9 | 29,6 | 3,3 | -3,7 | 38,2 | 29,3 | 2,9 | 5,8 |
| Saldi | 40 | -10 | -67 | -112 | -205 | -153 | -74 | -140 | -190 | -122 | -102 |

PRINCIPALI PRODOTTI DI INTERSCAMBIO - Anno 2003

| Prodotti esportati dall'Italia | mln euro | peso percentuale | Prodotti importati in Italia | | |
|--------------------------------|----------|------------------|--|------------------|------|
| | | | mln euro | peso percentuale | |
| Tessuti | 91,3 | 9,8 | Prodotti della siderurgia | 167,7 | 16,2 |
| Cuoio (esclusi indumenti) | 74,1 | 8,0 | Articoli di abbigliamento in tessuto e accessori | 167,5 | 16,2 |
| Calzature | 63,3 | 6,8 | Calzature | 160,0 | 15,5 |

RAPPRESENTAZIONE GRAFICA DELL'INTERSCAMBIO COMMERCIALE ITALIA-BULGARIA



I dati del 2003 sono provvisori

Fonte: elaborazioni Osservatorio economico su dati ISTAT

CROAZIA

PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICI

| | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 ⁽¹⁾ | 2004 ⁽²⁾ |
|--|----------|---------|---------|---------------------|---------------------|---------------------|
| PIL (miliardi di dollari US a prezzi correnti) | 19,9 | 18,4 | 19,5 | 22,4 | 27,9 | 35,3 |
| Tasso di crescita del PIL a prezzi costanti (variazioni percentuali) | -0,9 | 2,9 | 3,8 | 5,2 | 4,4 | 4,0 |
| Pil pro capite alla parità del potere d'acquisto (dollari US) | 8.178 | 8.934 | 9.370 | 10.028 | 10.630 | 11.160 |
| Indice dei prezzi al consumo (variazioni percentuali) | 4,2 | 6,5 | 5,2 | 2,3 | 1,5 | 2,2 |
| Tasso di disoccupazione (%) | 19,1 | 21,1 | 22,0 | 22,3 | 19,5 | 19,0 |
| Indebitamento netto (percentuale sul PIL) | -7,9 | -4,4 | -5,2 | -4,5 | -5,5 | -4,9 |
| Debito Pubblico (percentuale sul PIL) | 47,7 | 54,4 | 54,0 | 62,7 | 66,9 | 64,5 |
| Export beni & servizi (percentuale sul PIL) | 40,9 | 47,1 | 49,1 | 46,0 | 47,9 | 48,9 |
| Import beni & servizi (percentuale sul PIL) | 49,3 | 52,3 | 54,7 | 54,8 | 57,3 | 58,7 |
| Saldo di conto corrente (milioni di dollari US) | -1.397,3 | -459,3 | -725,6 | -1.605,8 | -1.604,0 | -1.566,2 |
| Debito estero (miliardi di dollari US) | 9,7 | 10,5 | 10,7 | 15,2 ⁽¹⁾ | 22,5 | 27,2 |
| IDE in entrata (milioni di dollari US) | 1.467,2 | 1.088,7 | 1.561,3 | 980,5 | n.d. | n.d. |
| IDE in uscita (milioni di dollari US) | 47,2 | 3,9 | 154,6 | 94,6 | n.d. | n.d. |

⁽¹⁾ Stime ⁽²⁾ Previsioni

Fonte: Economist Intelligence Unit e UNCTAD

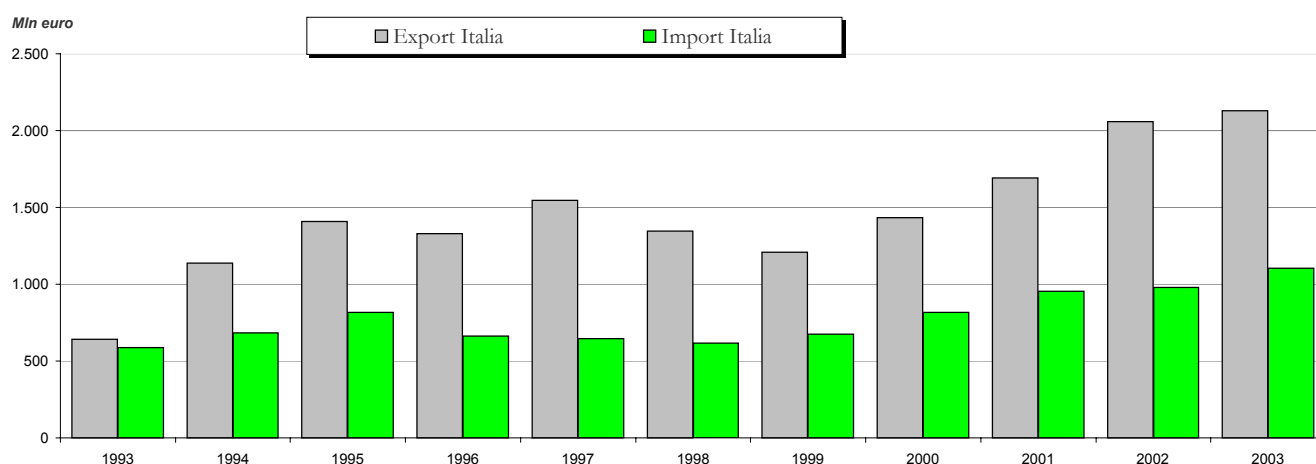
INTERSCAMBIO COMMERCIALE CON L'ITALIA (valori in milioni di euro)

| | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|---|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Export Italia | 644 | 1.139 | 1.409 | 1.329 | 1.547 | 1.345 | 1.209 | 1.433 | 1.692 | 2.059 | 2.128 |
| % su export totale Italia | 0,47 | 0,72 | 0,72 | 0,66 | 0,73 | 0,61 | 0,55 | 0,55 | 0,62 | 0,77 | 0,82 |
| Variazione % rispetto al periodo precedente | - | 76,9 | 23,7 | -5,7 | 16,4 | -13,1 | -10,1 | 18,6 | 18,1 | 21,6 | 3,4 |
| Import Italia | 589 | 685 | 817 | 661 | 644 | 616 | 673 | 815 | 954 | 978 | 1.103 |
| % su import totale Italia | 0,49 | 0,49 | 0,47 | 0,40 | 0,35 | 0,31 | 0,33 | 0,32 | 0,36 | 0,37 | 0,43 |
| Variazione % rispetto al periodo precedente | - | 16,3 | 19,3 | -19,2 | -2,4 | -4,4 | 9,3 | 21,0 | 17,1 | 2,5 | 12,8 |
| Saldi | 55 | 454 | 592 | 668 | 903 | 729 | 535 | 618 | 738 | 1.080 | 1.026 |

PRINCIPALI PRODOTTI DI INTERSCAMBIO - Anno 2003

| Prodotti esportati dall'Italia | mln euro | peso percentuale | Prodotti importati in Italia | | |
|--|----------|------------------|--|----------|------------------|
| | | | | mln euro | peso percentuale |
| Articoli di abbigliamento in tessuto e accessori | 122,3 | 5,7 | Articoli di abbigliamento in tessuto e accessori | 110,2 | 10,0 |
| Autoveicoli | 113,4 | 5,3 | Articoli di maglieria | 106,2 | 9,6 |
| Metalli di base non ferrosi | 92,3 | 4,3 | Petrolio greggio e gas naturale | 87,2 | 7,9 |

RAPPRESENTAZIONE GRAFICA DELL'INTERSCAMBIO COMMERCIALE ITALIA-CROAZIA



I dati del 2003 sono provvisori

Fonte: elaborazioni Osservatorio economico su dati ISTAT

MACEDONIA

PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICI

| | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 ⁽¹⁾ | 2004 ⁽²⁾ |
|--|-------|-------|--------|--------------------|---------------------|---------------------|
| PIL (miliardi di dollari US a prezzi correnti) | 3,7 | 3,6 | 3,4 | 3,7 ⁽¹⁾ | 4,6 | 5,8 |
| Tasso di crescita del PIL a prezzi costanti (variazioni percentuali) | 4,3 | 4,5 | -4,5 | 0,9 | 3,0 | 3,8 |
| Pil pro capite alla parità del potere d'acquisto (dollari US) | 6.202 | 6.595 | 6.434 | 6.610 | 6.890 | 7.190 |
| Indice dei prezzi al consumo (variazioni percentuali) | -1,1 | 5,8 | 5,5 | 1,8 | 1,2 | 2,5 |
| Tasso di disoccupazione (%) | 51,5 | 32,2 | 30,9 | 31,9 | 36,7 | n.d. |
| Indebitamento netto (percentuale sul PIL) | 0,0 | 1,8 | -7,2 | -5,8 | -1,8 | -2,5 |
| Debito Pubblico (percentuale sul PIL) | 32,9 | 33,4 | 33,6 | 33,5 | 28,2 | 25,7 |
| Export beni & servizi (percentuale sul PIL) | 42,2 | 46,9 | 41,3 | 40,1 | 40,5 | 41,3 |
| Import beni & servizi (percentuale sul PIL) | 52,2 | 60,6 | 54,8 | 55,1 | 57,7 | 60,0 |
| Saldo di conto corrente (milioni di dollari US) | -32,4 | -72,4 | -243,6 | -325,3 | -295,0 | -372,4 |
| Debito estero (miliardi di dollari US) | 1,4 | 1,5 | 1,4 | 1,7 ⁽¹⁾ | 1,8 | 1,9 |
| IDE in entrata (milioni di dollari US) | 31,8 | 176,9 | 442,3 | 77,3 | n.d. | n.d. |
| IDE in uscita (milioni di dollari US) | 1,0 | 0,1 | 1,0 | 0,0 | n.d. | n.d. |

⁽¹⁾ Stime ⁽²⁾ Previsioni

Fonte: Economist Intelligence Unit, ILO, Statistical Office of Macedonia e UNCTAD

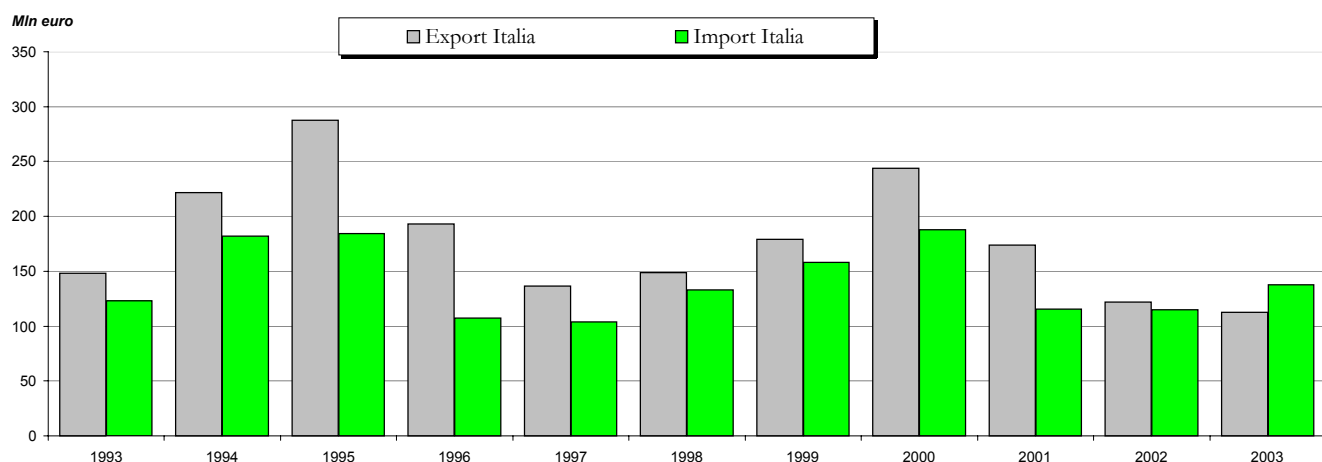
INTERSCAMBIO COMMERCIALE CON L'ITALIA (valori in milioni di euro)

| | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|---|------|------|------|-------|-------|------|------|------|-------|-------|------|
| Export Italia | 148 | 222 | 287 | 193 | 136 | 148 | 179 | 244 | 174 | 122 | 112 |
| % su export totale Italia | 0,11 | 0,14 | 0,15 | 0,10 | 0,06 | 0,07 | 0,08 | 0,09 | 0,06 | 0,05 | 0,04 |
| Variazione % rispetto al periodo precedente | - | 49,7 | 29,6 | -32,8 | -29,5 | 9,0 | 20,6 | 36,3 | -28,7 | -30,0 | -7,6 |
| Import Italia | 123 | 182 | 184 | 107 | 104 | 133 | 158 | 188 | 115 | 115 | 138 |
| % su import totale Italia | 0,10 | 0,13 | 0,11 | 0,06 | 0,06 | 0,07 | 0,08 | 0,07 | 0,04 | 0,04 | 0,05 |
| Variazione % rispetto al periodo precedente | - | 48,0 | 1,2 | -41,9 | -3,2 | 28,2 | 18,9 | 18,8 | -38,6 | -0,4 | 20,0 |
| Saldi | 25 | 39 | 103 | 86 | 33 | 15 | 21 | 56 | 59 | 7 | -25 |

PRINCIPALI PRODOTTI DI INTERSCAMBIO - Anno 2003

| Prodotti esportati dall'Italia | mln euro | peso percentuale | Prodotti importati in Italia | | |
|--------------------------------|----------|------------------|------------------------------|----------|------------------|
| | | | | mln euro | peso percentuale |
| Calzature | 16,5 | 14,7 | Prodotti della siderurgia | 46,8 | 34,0 |
| Tessuti | 8,2 | 7,3 | Calzature | 31,4 | 22,8 |
| Autoveicoli | 5,5 | 4,9 | Metalli di base non ferrosi | 26,1 | 19,0 |

RAPPRESENTAZIONE GRAFICA DELL'INTERSCAMBIO COMMERCIALE ITALIA-MACEDONIA



I dati del 2003 sono provvisori

Fonte: elaborazioni Osservatorio economico su dati ISTAT

ROMANIA

PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICI

| | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 ⁽¹⁾ |
|--|---------|---------|---------|---------------------|----------------------|---------------------|
| PIL (miliardi di dollari US a prezzi correnti) | 35,6 | 37,1 | 40,2 | 45,8 | 57,0 | 69,6 |
| Tasso di crescita del PIL a prezzi costanti (variazioni percentuali) | -1,2 | 2,1 | 5,7 | 4,9 | 4,9 | 4,9 |
| Pil pro capite alla parità del potere d'acquisto (dollari US) | 5.420 | 5.660 | 6.130 | 6.730 | 7.350 ⁽²⁾ | 7.910 |
| Indice dei prezzi al consumo (variazioni percentuali) | 45,8 | 45,7 | 34,5 | 22,5 | 15,3 | 12,0 |
| Tasso di disoccupazione (%) | 11,1 | 11,1 | 9,6 | 8,5 | 7,6 | 7,4 |
| Indebitamento netto (percentuale sul PIL) | -3,6 | -4,0 | -3,2 | -2,6 | -2,3 ⁽²⁾ | -2,4 |
| Debito Pubblico (percentuale sul PIL) | 32,7 | 31,2 | 27,1 | 27,6 | 25,5 ⁽²⁾ | 24,1 |
| Export beni & servizi (percentuale sul PIL) | 28,0 | 32,9 | 33,3 | 35,5 | 36,2 | 37,7 |
| Import beni & servizi (percentuale sul PIL) | 32,9 | 38,5 | 41,1 | 41,2 | 44,1 | 44,6 |
| Saldo di conto corrente (miliardi di dollari US) | -1,3 | -1,4 | -2,2 | -1,5 | -3,4 ⁽²⁾ | -3,7 |
| Debito estero (miliardi di dollari US) | 9,1 | 10,2 | 11,7 | 15,6 ⁽²⁾ | 18,3 ⁽²⁾ | 21,4 |
| IDE in entrata (milioni di dollari US) | 1.041,0 | 1.025,0 | 1.157,0 | 1.106,0 | n.d. | n.d. |
| IDE in uscita (milioni di dollari US) | 16,0 | -11,0 | -17,0 | 16,0 | n.d. | n.d. |

⁽¹⁾ Previsioni ⁽²⁾ Stime

Fonte: Economist Intelligence Unit e UNCTAD

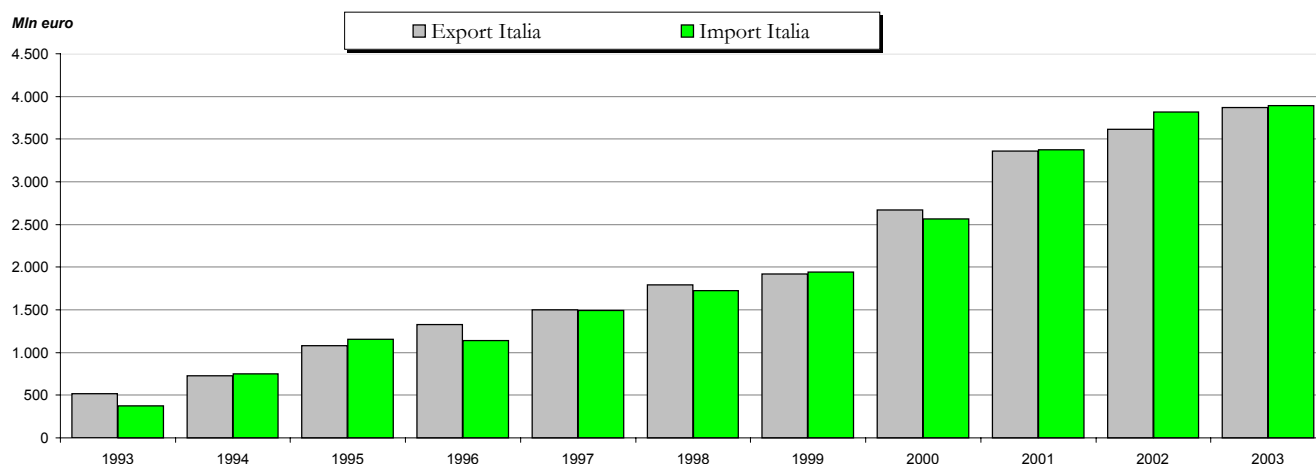
INTERSCAMBIO COMMERCIALE CON L'ITALIA (valori in milioni di euro)

| | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|---|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Export Italia | 517 | 728 | 1.080 | 1.331 | 1.502 | 1.794 | 1.923 | 2.672 | 3.363 | 3.616 | 3.873 |
| % su export totale Italia | 0,38 | 0,46 | 0,55 | 0,66 | 0,71 | 0,82 | 0,87 | 1,03 | 1,23 | 1,34 | 1,50 |
| Variazione % rispetto al periodo precedente | - | 40,8 | 48,2 | 23,3 | 12,9 | 19,4 | 7,2 | 39,0 | 25,9 | 7,5 | 7,1 |
| Import Italia | 375 | 753 | 1.153 | 1.142 | 1.495 | 1.722 | 1.942 | 2.564 | 3.371 | 3.815 | 3.895 |
| % su import totale Italia | 0,31 | 0,54 | 0,66 | 0,69 | 0,81 | 0,88 | 0,94 | 0,99 | 1,28 | 1,46 | 1,51 |
| Variazione % rispetto al periodo precedente | - | 100,7 | 53,0 | -0,9 | 30,9 | 15,2 | 12,8 | 32,0 | 31,5 | 13,2 | 2,1 |
| Saldi | 142 | -25 | -73 | 189 | 7 | 72 | -19 | 108 | -8 | -199 | -22 |

PRINCIPALI PRODOTTI DI INTERSCAMBIO - Anno 2003

| Prodotti esportati dall'Italia | mln euro | peso percentuale | Prodotti importati in Italia | | |
|--|----------|------------------|--|----------|------------------|
| | | | | mln euro | peso percentuale |
| Tessuti | 514,2 | 13,3 | Articoli di abbigliamento in tessuto e accessori | 1119,2 | 28,7 |
| Calzature | 474,7 | 12,3 | Calzature | 996,1 | 25,6 |
| Articoli di abbigliamento in tessuto e accessori | 373,8 | 9,7 | Articoli di maglieria | 264,9 | 6,8 |

RAPPRESENTAZIONE GRAFICA DELL'INTERSCAMBIO COMMERCIALE ITALIA-ROMANIA



I dati del 2003 sono provvisori

Fonte: elaborazioni Osservatorio economico su dati ISTAT

SERBIA MONTENEGRO

PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICI

| | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 ⁽¹⁾ | 2004 ⁽²⁾ |
|--|--------|--------|--------|---------------------|---------------------|---------------------|
| PIL (miliardi di dollari US a prezzi correnti) | 9,8 | 8,6 | 11,5 | 15,7 | 19,8 | 24,0 |
| Tasso di crescita del PIL a prezzi costanti (variazioni percentuali) | -18,0 | 5,2 | 5,3 | 3,8 | 2,0 | 3,0 |
| Pil pro capite alla parità del potere d'acquisto (dollari US) | 3.147 | 3.375 | 3.639 | 3.840 | 3.950 | 4.140 |
| Indice dei prezzi al consumo (variazioni percentuali) | 42,4 | 69,9 | 91,0 | 21,3 | 11,2 | 7,6 |
| Tasso di disoccupazione (%) | 26,3 | 26,7 | 28,3 | 31,3 | 34,5 | 30,3 |
| Indebitamento netto (percentuale sul PIL) | -0,9 | -1,3 | -1,3 | -4,5 | -4,9 | -4,7 |
| Debito Pubblico (percentuale sul PIL) | 127,1 | 164,6 | 145,4 | 122,6 | 123,8 | 125,8 |
| Export beni & servizi (percentuale sul PIL) | 14,9 | 12,4 | 12,7 | 13,3 | 13,3 | 13,4 |
| Import beni & servizi (percentuale sul PIL) | 25,5 | 19,5 | 21,7 | 24,1 | 24,8 | 25,4 |
| Saldo di conto corrente (milioni di dollari US) | -764,0 | -339,0 | -528,0 | -1.746,0 | -2.044,0 | -2.141,4 |
| Debito estero (miliardi di dollari US) | 11,3 | 11,7 | 11,7 | 11,8 ⁽¹⁾ | 14,0 | 12,5 |
| IDE in entrata (milioni di dollari US) | 112,0 | 25,0 | 165,0 | 475,0 | n.d. | n.d. |
| IDE in uscita (milioni di dollari US) | - | - | - | - | n.d. | n.d. |

⁽¹⁾ Stime ⁽²⁾ Previsioni

Fonte: Economist Intelligence Unit e UNCTAD

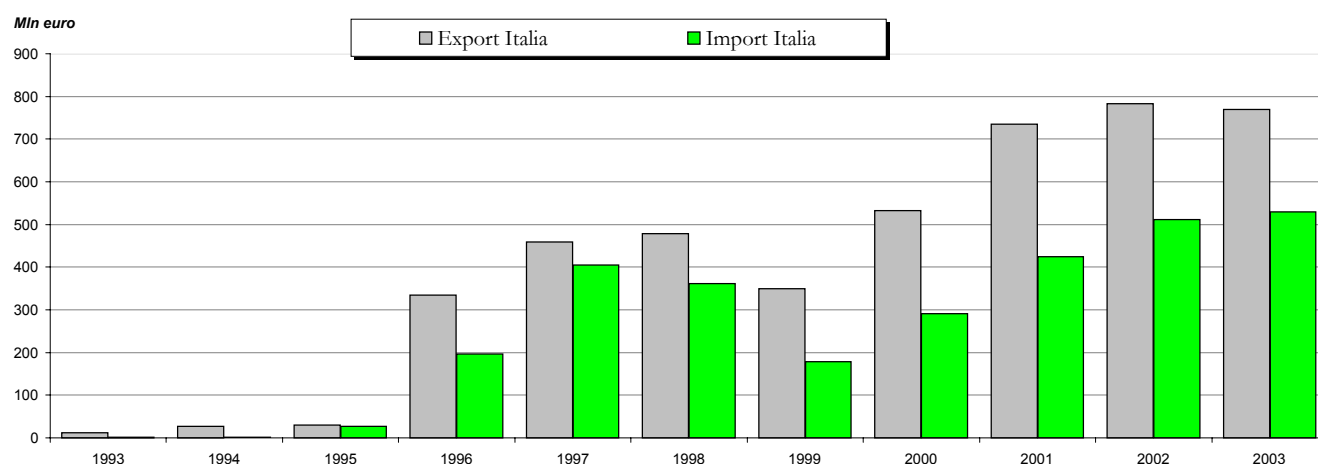
INTERSCAMBIO COMMERCIALE CON L'ITALIA (valori in milioni di euro)

| | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|---|------|-------|--------|--------|-------|-------|-------|------|------|------|------|
| Export Italia | 11 | 27 | 30 | 334 | 458 | 479 | 349 | 532 | 735 | 782 | 770 |
| % su export totale Italia | 0,01 | 0,02 | 0,02 | 0,17 | 0,22 | 0,22 | 0,16 | 0,20 | 0,27 | 0,29 | 0,30 |
| Variazione % rispetto al periodo precedente | - | 135,0 | 13,0 | 1014,8 | 37,2 | 4,5 | -27,1 | 52,5 | 38,1 | 6,4 | -1,6 |
| Import Italia | 1 | 2 | 27 | 196 | 406 | 362 | 179 | 291 | 424 | 512 | 529 |
| % su import totale Italia | 0,00 | 0,00 | 0,02 | 0,12 | 0,22 | 0,18 | 0,09 | 0,11 | 0,16 | 0,20 | 0,21 |
| Variazione % rispetto al periodo precedente | - | 80,6 | 1143,7 | 617,3 | 107,0 | -10,8 | -50,7 | 62,8 | 45,8 | 20,8 | 3,4 |
| Saldi | 10 | 24 | 3 | 138 | 53 | 117 | 170 | 242 | 311 | 270 | 240 |

PRINCIPALI PRODOTTI DI INTERSCAMBIO - Anno 2003

| Prodotti esportati dall'Italia | mln euro | peso percentuale | Prodotti importati in Italia | | |
|--|----------|------------------|--|------------------|------|
| | | | mln euro | peso percentuale | |
| Articoli di abbigliamento in tessuto e accessori | 54,5 | 7,1 | Metalli di base non ferrosi | 155,0 | 29,3 |
| Calzature | 49,6 | 6,5 | Calzature | 68,3 | 12,9 |
| Cuoio (esclusi indumenti) | 44,7 | 5,8 | Articoli di abbigliamento in tessuto e accessori | 41,5 | 7,8 |

RAPPRESENTAZIONE GRAFICA DELL'INTERSCAMBIO COMMERCIALE ITALIA-SERBIA MONTENEGRO



I dati del 2003 sono provvisori

Fonte: elaborazioni Osservatorio economico su dati ISTAT



Parte III

I trasporti multimodali nell'Europa Sud Orientale¹

¹ Tratto da "L'internazionalizzazione delle imprese italiane nell'Europa sud orientale e balcanica" - Ministero delle Attività Produttive, marzo 2002.

1. CONSIDERAZIONI GENERALI

Un decennio è ormai trascorso dalla fine del sistema comunista e dall'inizio del processo di transizione socio - economica dei Paesi dell'Europa dell'Est. Questo processo di trasformazione non è sempre stato rapido e lineare, anche se ha subito un'accelerazione nel momento in cui, alla vigilia del 21° secolo, l'allargamento dell'Unione Europea è divenuto una necessità di fatto e l'Unione ha cercato di muovere verso una più stretta integrazione economica e politica.

Il processo di ampliamento verso Est è ormai imminente, nonostante le resistenze che sin qui molti membri dell'Unione hanno manifestato. È un processo irreversibile e che, grazie alla Conferenza di Nizza, ha visto rimossi buona parte degli ostacoli istituzionali che ancora ad esso si frapponevano. L'Unione Europea si prepara, dunque, ad accogliere entro un decennio la maggior parte degli attuali candidati, specie quelli appartenenti all'Europa centrale, sebbene non dobbiamo dimenticare che di fondamentale importanza sarà anche l'inclusione di Stati quali la Croazia e la Serbia, assolutamente determinanti nell'assicurare alla regione balcanica un futuro di stabilità e di crescita economico - politica attraverso l'integrazione con la realtà comunitaria.

In questo complesso scenario s'inserisce la tematica delle reti di comunicazione e di trasporto rappresentata dai Corridoi pan - europei, ovvero da un sistema di trasporto multimodale, in quanto basato su di una combinazione tra linee viarie, ferroviarie, porti e aeroporti. Questi Corridoi intermodali sono dieci, proponendosi, prolungando la rete dell'Unione Europea verso Est, di costituire l'ossatura essenziale di una futura rete pan - europea che permetta di connettere le risorse energetiche e i mercati dell'Asia centrale e orientale (Cina e India) con i centri di produzione dell'Europa centrale, occidentale e meridionale.

Dal momento in cui sono stati definiti i tracciati dei Corridoi in seno alla Seconda e Terza Conferenza dei Ministri dei Trasporti europei di Creta (1994) e di Helsinki (1997), numerose sono state le azioni concertate, a livello multilaterale e bilaterale, rivolte a creare progressivamente le condizioni di base per permettere l'adeguata realizzazione dei progetti nell'area dell'Europa orientale.

Va, comunque, ricordato che la rete delineata dai Corridoi è a maglie estremamente larghe, per cui si nota una relazione di complementarità e d'integrazione reciproca fra di essi, intesa a coprire direttrici di trasporto diverse. Al contempo, tuttavia, sussiste anche un rapporto di competizione fra i Corridoi; una concorrenzialità che punta ad acquisire quote di traffico suscettibili di incanalarsi, da un'origine e per una destinazione date, lungo percorsi diversi. Questo secondo aspetto assumerebbe un rilievo non secondario soprattutto qualora si verificasse un mancato o un ritardato completamento dell'infrastrutturazione di un Corridoio e/o una carente offerta di servizi di trasporto lungo il suo asse. Dal punto di vista geostrategico e geopolitico, i Corridoi giocano una funzione estremamente importante, perché il processo della loro costruzione introduce nuovi elementi non solo nelle relazioni tra l'Europa occidentale, settentrionale, meridionale e orientale, ma anche nei rapporti tra lo stesso continente europeo e altre aree geografiche, qual l'Asia, il Medio Oriente e il Nord Africa. Tale rilevanza è evidente soprattutto per ciò che concerne la regione balcanica, da sempre un crocevia di vie di comunicazione grazie alla sua posizione geografica e che, all'inizio ormai del 21° secolo, necessita ormai di un inserimento "globale" nel sistema europeo. Ad ogni modo, una vera ed effettiva integrazione è impensabile senza creare un network di trasporto o di comunicazioni moderno che sia in grado di abbracciare tutte le parti dell'Europa. Con l'ampliamento dell'Unione Europea i paesi dell'Europa centro e sud - orientale giocheranno, in misura crescente, un ruolo di primo piano nel favorire lo sviluppo dei volumi di traffico interni all'Europa, i quali saranno anche la logica conseguenza dell'aumento che si verificherà nella popolazione (dagli attuali 375 ai futuri 478 milioni di abitanti).

Dobbiamo, infine, tenere sempre presente che uno dei problemi che maggiormente farà da fattore frenante alle iniziative oggetto dell'analisi è dato dalla compatibilità tecnologica delle reti viarie e ferroviarie dei paesi dell'Est con quelle degli altri membri dell'Unione Europea. Ecco, quindi, che l'attuazione della rete di trasporto pan - europea risulta necessaria, poiché diventerebbe uno strumento di ricostruzione, innovazione e di crescita economica grazie al maggior volume di traffico commerciale che si svilupperebbe lungo di essa.

Ecco spiegato, di conseguenza, l'interesse che rivestono i Corridoi pan - europei. Di questi, ne analizzeremo tre (i Corridoi n. V, VIII e X), anche perché sono quelli che possono principalmente interessare al "Sistema Italia".

2. IL CORRIDOIO N. V

2.1. Introduzione

Il Corridoio pan - europeo multimodale n. V si sviluppa lungo una direttrice principale Ovest - Est che collega l'Italia Nord orientale all'Ucraina, attraverso la Slovenia e l'Ungheria, dalla quale si diramano tre assi secondari che interessano a Nord la Slovacchia, a Sud l'area settentrionale della Croazia e la Bosnia Erzegovina.

Secondo l'identificazione dei dieci Corridoi pan - europei scaturita dalla seconda e terza Conferenza pan - europea sui trasporti (Creta, 1994; Helsinki, 1997;) il Corridoio n. V risulta così composto:

- Asse principale: Venezia - Trieste - Koper (Capodistria) - Lubiana - Budapest - Kiev;
- Asse A: Bratislava - Žilina - Košice - Uzgorod;
- Asse B: Rjeka - Zagabria - Budapest;
- Asse C: Ploče - Sarajevo - Osijek - Budapest.

La potenzialità di questo Corridoio è basata sul fatto che esso attraversa un ampio bacino naturale di traffici, dove ormai sono diventati estremamente importanti gli scambi tra i paesi dell'Europa Occidentale, in primo luogo dell'Italia, con i paesi attraversati direttamente dal Corridoio (Slovenia, Ungheria) o dalle sue diramazioni (Croazia, Bosnia Erzegovina, Repubblica Federale di Jugoslavia, Slovacchia) o che gravitano su di esso (Repubblica Ceca a Nord, Romania a Sud). Per l'Italia, in particolare, il Corridoio rappresenta l'occasione di avviare alla diversione dei traffici che attualmente raggiungono l'Europa Centro orientale passando a nord delle Alpi, con un aggravio di costi. Non dobbiamo poi dimenticare che questo interscambio reciproco punta ad avvalersi dell'intermodalità terra/mare: in quest'ottica, la realizzazione del Corridoio n. V amplia l'area potenziale di riferimento per paesi come la Repubblica Ceca e Slovacca, che ora possono guardare ai porti adriatici di Trieste, Koper, Rijeka (Fiume), e Ploče, anziché continuare a gravitare sugli assai più lontani porti del Nord Europa.

Partendo da queste considerazioni di ordine generale, si osserva come l'itinerario del Corridoio n. V (guardando sia al suo asse principale, ovvero Venezia - Trieste - Lubiana - Budapest - L'vov - Kiev, sia all'asse B, cioè Rjeka - Zagabria - Budapest), evidenzia un'area d'impatto diretto su paesi quali la Slovenia, l'Ungheria, la Croazia, la Slovacchia, e parte della Romania e Ucraina. A quest'area d'impatto diretto si affianca, inoltre, un'area d'impatto indiretto, che riguarda la Repubblica Ceca, la Polonia e la Russia (in competizione con l'itinerario che passa per il territorio tedesco e/o austriaco), nonché la Romania meridionale e la Bulgaria (in competizione invece con il tracciato del Corridoio n. X).

Va notato come queste aree, escludendo l'Ucraina e la Croazia (area d'impatto diretto), e la Russia (area d'impatto indiretto), fanno riferimento a paesi in transizione che sono candidati al primo o al secondo turno del processo di adesione all'Unione europea. Essi presentano, comunque, una realtà variegata, poiché vi è un nucleo di paesi, quali per esempio la Slovenia, la Slovacchia e l'Ungheria, che evidenziano una situazione ed una performance economica migliore rispetto ad altri paesi in transizione, ma al contempo anche altri casi più problematici, come la Croazia, o con difficoltà sia sotto il profilo dell'implementazione del processo riformistico, sia sotto quello dello sviluppo economico, come nel caso dell'Ucraina e della Russia.

Ecco, quindi, che quest'area sarà interessata agli effetti del processo di allargamento dell'Unione europea; processo, questo, che inciderà sicuramente sullo sviluppo economico e socio-demografico di questi paesi, ma che a sua volta condizionerà le politiche comunitarie, a cominciare da quelle in materia di trasporti che, ad esempio, non potranno non tenere conto dell'aumento dei volumi di traffico generati dal loro sviluppo.

Un breve cenno merita anche, prima di passare ad un'analisi più attenta delle caratteristiche specifiche del Corridoio n. V nel suo sviluppo autostradale e ferroviario, la presenza economica dell'Italia in quest'area. Presenza che, in termini di interscambio commerciali e di investimenti, è caratterizzata da un'evidente asimmetria tra la sua posizione relativa in termini di flussi di scambio, che la vede tra i primi tre partner commerciali, e la posizione relativa in termini di investimenti esteri, che invece la vede ben lontana dalle prime posizioni.

Tale asimmetria, se non opportunamente colmata o quanto meno ridotta, rischia di penalizzare il nostro Paese rispetto ad altri partner comunitari, Germania e Austria in testa, anche se dobbiamo constatare la carenza di efficienti collegamenti infrastrutturali diretti con queste aree che, di fatto, impedisce di beneficiare in maniera significativa, rapida e competitiva, del potenziale aumento di investimenti esteri che si creerà prima in Ungheria e Slovenia, e poi in Romania e Slovacchia con il loro ingresso nell'Unione Europea. Ne consegue la necessità per il nostro paese di dotarsi di strutture e strumenti adeguati che le permettano di competere allo stesso livello con i partner europei.

2.2. La rete viaria e ferroviaria

Passando ad un'analisi di quella che è l'attuale situazione, per ciò che concerne le infrastrutture stradali e ferroviarie, e il loro stato d'avanzamento, possiamo innanzi tutto sottolineare come nell'elaborazione dei rispettivi piani nazionali di trasporto emerga una certa differenziazione nelle metodologie operative adottate dai paesi interessati al Corridoio n. V, che esprime sia il diverso approccio ai problemi legati alla realizzazione delle infrastrutture, in primo quello inerente al reperimento delle risorse finanziarie, sia la presenza di specifici interessi nazionali.

In effetti, tutti i paesi in transizione coinvolti nel Corridoio n. V sono stati costretti ad affrontare e gestire fin da subito tutte le esigenze conseguenti, da un lato, al rapido sviluppo della motorizzazione e del traffico commerciale pesante collegato alla loro apertura al mercato, dall'altro, al processo di integrazione nell'Unione Europea. Ed è stato proprio l'aspetto connesso al reperimento delle risorse finanziarie quello che ha dato vita ai principali problemi, per la cui risoluzione si è cercato il sostegno finanziario, sia facendo leva sui crediti occidentali bilaterali e multilaterali (BEI, BERS, Banca Mondiale e istituti finanziari nazionali), sia tramite diversi sistemi di drenaggio di fondi addizionali (tasse e pedaggi).

Naturalmente non è possibile, in questa sede, trattare specificamente del percorso seguito dal Corridoio n. V relativamente a tutti i paesi che esso attraversa, valutandone l'attuale stato di realizzazione. Ciò che, comunque, possiamo dire è che, osservando il Corridoio nel suo sviluppo autostradale e superstradale, il tratto autostradale in territorio italiano, ovvero da Venezia al confine sloveno dopo Trieste, è pienamente in funzione, mentre resta, invece, da portare a compimento il raccordo di collegamento con il porto di Trieste (trattasi del secondo stralcio del terzo lotto di quella che è nota come la "grande viabilità triestina", la cui realizzazione è prevista per il periodo 2001 - 2002). L'asse Trieste - Lubiana - confine ungherese dovrebbe essere terminato entro il 2004, nonostante il governo sloveno abbia deciso alcuni tagli alla spesa pubblica per investimenti. Rimane comunque il timore che questo possa produrre un ulteriore ritardo nella realizzazione dei lavori.

Per ciò che concerne l'iniziativa della Slovenia in relazione al Corridoio da noi esaminato, molta attenzione viene posta alla tratta Ferneti (confine italo - sloveno) - Pince - Tornyszentmiklós (confine sloveno - ungherese), con l'innesto di due bretelle: da Koper la prima, da Gorizia - Nova Gorica la seconda.

In Ungheria, funzionali allo sviluppo del Corridoio n. V sono sia il completamento verso sud ovest, fino ai confini con la Croazia e la Slovenia, dell'autostrada M7 da Budapest, sia il prolungamento verso nord est della M3 in direzione dell'Ucraina. Queste due autostrade sono in funzione, rispettivamente, per un percorso di 98 km (la M7 da Budapest alla città di Zamárdi, sulla sponda orientale del lago Balaton) e di 100 km (la M3 verso l'Ucraina). È a tutt'oggi incompleta la circonvallazione di Budapest (M0) che, secondo i piani del governo ungherese dovrebbe essere realizzata entro il 2006.

Infine, la Croazia, dove viene data la priorità alla costruzione della direttrice autostradale che rappresenta il ramo B del Corridoio n. V, cioè il tratto che unisce Rjeka (Fiume) al confine ungherese, passando per Zagabria. Attualmente sono in esercizio, sui 240 km previsti dal porto di Rjeka al confine

ungherese, 86 km (su 147) tra Rjeka e Zagabria e 73 km (su 96) tra Zagabria e il confine ungherese. Stando alle stime del governo croato, questi tratti mancanti dovrebbero essere completati entro il 2004. Sempre con riferimento alla Croazia, un problema di particolare interesse, è quello del progetto di una direttrice autostradale tra Rjeka e Trieste, che finora ha incontrato la decisa opposizione del governo sloveno, ma che riveste un'indubbia importanza, visto che rappresenta, in primo luogo, un potenziale collegamento all'interno dell'area portuale del Nord Adriatico, e poi perché potrebbe costituire per l'Italia una via d'accesso più rapida, e di conseguenza più competitiva, alla Croazia occidentale e alla costa dalmata.

Venendo ai collegamenti ferroviari, notiamo come la creazione di una rete ferroviaria moderna ed efficiente all'interno del contesto definito dal Corridoio n. V, è un altro dei problemi principali, specie laddove il trasporto su ferrovia continua ad essere ancora importante per i paesi in transizione interessati, visti anche i flussi di traffico bilaterali e il transito terra/mare da/per i porti dell'Alto Adriatico. La situazione veniva, poi, aggravata a causa dell'inesistenza, lungo l'asse principale del Corridoio (Trieste - Budapest e oltre), di un collegamento diretto tra la Slovenia e l'Ungheria. La conseguenza era che il traffico su rotaia doveva giocoforza utilizzare la direttrice austriaca, oppure quella croata. Ora, grazie alla recente apertura del collegamento ferroviario diretto tra Slovenia e Ungheria, seppure a binario unico e con trazione a diesel, è stato compiuto un primo e significativo passo in avanti nella direzione di un effettivo completamento degli assi previsti dal Corridoio n. V, ponendo le premesse per l'utilizzazione di una nuova alternativa ferroviaria. In futuro questa linea sarà oggetto di nuove e ulteriori modernizzazioni, anche se occorrerà aspettare alcuni anni prima di poter disporre di un tracciato uniforme agli standard europei.

In Italia, da Venezia al confine sloveno passando per Villa Opicina (sull'altopiano carsico - triestino), la linea ferroviaria è a doppio binario, sebbene presenti, in prospettiva, alcuni limiti di capacità. Nell'ambito di un progetto di riassetto del percorso che congiunge Venezia a Lubiana via Trieste, è previsto il quadruplicamento della tratta di circa 40 km tra Ronchi e il capoluogo giuliano, a cui si affianca il progetto TAV (Treno ad Alta Velocità) delle FS lungo la linea Torino - Milano - Venezia, con un potenziamento complessivo della rete ferroviaria, che ha nel principio dell'"alta capacità" la sua caratteristica di fondo, e che può essere anche il punto di riferimento per la realizzazione dell'intero nuovo tracciato tra Venezia e Lubiana.

Rimane infine la tratta Budapest - confine ucraino, interamente da modernizzare.

Ad ogni modo, dobbiamo comunque ricordare che, relativamente alla modernizzazione delle infrastrutture ferroviarie del Corridoio n. V, tralasciando quelli che sono gli specifici interessi nazionali di Slovenia, Ungheria e Croazia, un aspetto problematico rimane pur sempre quello del reperimento dei finanziamenti necessari alla modernizzazione di una rete ferroviaria ormai obsoleta e non conforme agli standard europei, cui si aggiunge la necessità di una riforma delle compagnie ferroviarie e di un maggiore coordinamento tra di esse.

3. IL CORRIDOIO N. VIII

3.1. Introduzione

Il Corridoio n. VIII si sviluppa lungo una direttrice Ovest - Est, che unisce l'Adriatico al Mar Nero, passando per l'Albania, la Macedonia (FYROM) e la Bulgaria, ovvero collegando le seguenti località: Durazzo - Tirana - Skopje - Sofia - Plovdiv - Burgas - Varnas. Esso, fra tutti gli itinerari Ovest - Est, è il più meridionale e sicuramente è anche quello che presenta i maggiori problemi di realizzazione, a causa anche della notevole carenza di vie di comunicazione. Volendo citare un esempio, non esiste a tutt'oggi un collegamento ferroviario tra l'Albania e la Macedonia, né tra quest'ultima e la Bulgaria, mentre il percorso stradale, specialmente tra Albania e Macedonia, è ancora difficilmente percorribile. Ciò nonostante il Corridoio n. VIII, proprio perché si pone come obiettivo primo il collegamento tra l'Albania, la Macedonia e la Bulgaria, tende a rispondere anche ad interessi di carattere più strettamente interbalcanico, e non solo a quelli corrispondenti al fatto di essere una direttrice di valenza internazionale.

Perplessità sull'effettiva utilità nel realizzare questo tipo di Corridoio sono, comunque, emerse in modo particolare con la riammissione della Repubblica Federale Yugoslava nella Comunità internazionale, in seguito alla fine del regime di Milosevic, che era stato la causa principale dell'attacco Nato e del successivo isolamento del paese, con il conseguente blocco dei traffici transbalcanici attraverso la Jugoslavia. Oggi, poiché si fa concreta la possibilità di una riapertura della direttrice transbalcanica Lubiana - Zagabria - Belgrado - Niš - Sofia - Turchia (corrispondente in buona parte al Corridoio n. X), il Corridoio n. VIII, che nella possibilità di offrire una nuova e alternativa via comunicazione interbalcanica tra Occidente e Oriente aveva il suo elemento di forza, potrebbe destare un minor interesse. Questo, a fronte dei potenziali benefici che potrebbero derivare per l'intera area sud - balcanica dalla sua realizzazione, in termini sia di collegamento intrabalcanico, sia di apertura verso l'esterno e di transito (dal bacino adriatico al Mar Nero, e da qui verso l'Asia minore e l'area caucasico - caspica) che di cooperazione economica e transfrontaliera. Uno sviluppo, quindi, difficile.

Gli ostacoli si sono manifestati ad un duplice livello, ossia da una parte bisogna prendere di quadro orografico complesso, quale quello delle aree in cui dovrebbero essere effettuati i lavori, dall'altra dell'incapacità della regione di reperire i fondi nazionali e internazionali atti a coprire i costi dei progetti. La situazione che emerge è, di conseguenza, complessivamente negativa, anche perché, dopo dieci anni dall'accordo trilaterale di Sofia (1991), che ha posto le basi del progetto, e dall'inizio dei primi lavori, in molti casi, nei tre paesi, non si è stati in grado di procedere oltre gli studi di fattibilità e di progettazione.

Tra i tre paesi interessati, la Bulgaria è stata quella che ha espresso i principali dubbi sulla necessità di costruire il Corridoio, per la quale, vista anche la sua posizione geografica che la colloca all'incrocio di alcuni importanti Corridoi pan - europei (Corridoi n. IV, X e potenzialmente IX) il ruolo strategico del Corridoio n. VIII può ritenersi oggi ridimensionato. Diverso è, invece, il discorso per gli altri due paesi attraversati dal Corridoio, cioè l'Albania e la Macedonia.

L'Albania potrebbe conseguire, progressivamente, una posizione interessante quale area di transito mare/terra per i traffici (attraverso la Macedonia) con la Grecia, la Serbia e con la stessa Bulgaria. Questi traffici riguarderebbero indubbiamente l'Italia centro - meridionale, ma anche un cabotaggio internazionale dall'Alto Adriatico, con carichi austriaci, tedeschi e svizzeri. Da un punto di vista interno, la realizzazione di un collegamento ferroviario con sviluppi internazionali potrebbe giustificare i notevoli investimenti necessari alla rete albanese, assai difficilmente gestibile da un punto di vista economico se limitata alla sola dimensione nazionale.

La Macedonia, potendo operare non solo sul porto di Salonicco ma anche su quello di Durazzo, pur essendo interessata ai collegamenti Nord - Sud, desidera al contempo essere inserita in una direttrice Ovest - Est.

Alle difficoltà e ai problemi dei singoli paesi della regione interessati al progetto si sono aggiunte le differenti posizioni geopolitiche di paesi di un'area più allargata, *in primis* l'Italia e la Grecia.

L'Italia è interessata a uno sviluppo della direttrice del Corridoio n. VIII non solo per ragioni geopolitiche ed economiche, ma anche perché vi sarebbe l'obiettivo di sviluppare correnti di traffico in transito tra l'Adriatico, la Bulgaria il Mar Nero, la Turchia e il Vicino Oriente, con progetti di collegamento mare/terra tra la parte meridionale della penisola e i Balcani.

La Grecia, interessata geopoliticamente ed economicamente perlopiù ai collegamenti Sud - Nord, ha cercato di contenere il potenziale impatto del Corridoio n. VIII sia nei confronti del porto di Salonicco (principale porto per il transito delle merci di tutta la penisola balcanica meridionale), sia rispetto al drenaggio di risorse a scapito dei progetti di collegamento Sud - Nord, con la Macedonia, la Serbia e l'Albania.

Alla luce di queste considerazioni, il progetto del Corridoio n. VIII, torna ad essere un problema prevalentemente strategico in un processo di rapporti e di nuovi equilibri interbalcanici. E un problema si pone soprattutto per la parte occidentale del Corridoio n. VIII, in quanto si tratta di evitare di lasciare in una situazione di relativo isolamento, rispetto alle direttrici internazionali, l'Albania e il Kosovo, e di offrire alla Macedonia un altro sbocco al mare, verso Durazzo, oltre a quello tradizionale di Salonicco.

In questo senso, sarebbe auspicabile, quindi, che il progetto del Corridoio n. VIII continui almeno a svilupparsi nella sua parte occidentale, con un'adeguata rete stradale e il previsto collegamento ferroviario tra Albania e Macedonia.

3.2. La rete viaria e ferroviaria

L'itinerario stradale del Corridoio n. VIII (per una lunghezza di poco superiore ai 900 km) si sviluppa dal porto albanese di Durazzo, per continuare in Macedonia e raggiungere la Bulgaria lungo la direttrice Skopje - Sofia. Da Sofia, il Corridoio dispone di una rete stradale e autostradale sufficientemente efficiente, che permette di arrivare fino ai porti di Burgas e Varna, sul Mar Nero.

Ad ogni modo, l'intero sistema stradale del Corridoio presenta caratteristiche diverse, tanto sul piano delle velocità medie consentite, quanto su quello della capacità di sostenere con sufficiente sicurezza il traffico di mezzi pesanti. Le velocità medie per il trasporto merci non vanno oltre i 30km/h in Albania, mentre in Macedonia (FYROM) essa crescono, seppur non di molto, fino ai 70 km/h. La situazione migliora in Bulgaria ma solo sulla rete autostradale, evidenziando, invece, caratteristiche simili a quelle della Macedonia sul resto della rete stradale nazionale.

Il quadro che ne emerge è caratterizzato, quindi, da gravi problemi di percorribilità, molti ancora insoluti specialmente lungo il tracciato albanese. Inoltre esistono difficoltà di transito anche in altri punti della rete stradale, soprattutto per quanto riguarda l'attraversamento dei confini tra gli Stati, dovute alla particolare conformazione orografica del terreno, caratterizzato da strette valli e da passi montani.

Il progetto della rete ferroviaria del Corridoio n. VIII si sviluppa, invece, su di un tracciato di circa 1.184 km che, dal porto di Durazzo in Albania attraversa la Macedonia per continuare in Bulgaria e, sulla direttrice Sofia - Karnobar, terminare nei porti di Varna e Burgas.

Anche la rete ferroviaria ha grosse difficoltà di transito, dovute alla presenza di linee a binario unico e con velocità medie molto ridotte: non supera i 25 - 30 km/h in Albania, arriva a 70 km/h lungo la tratta macedone, e aumenta infine in Bulgaria (120 km/h).

Al di là di queste difficoltà, il problema principale di questa infrastruttura risulta, comunque, la mancanza di connessioni tra le reti ferroviarie dei tre paesi, visto che non esistono i collegamenti di raccordo tra l'Albania e la Macedonia (68,8 km di cui 66 km in Macedonia) e tra quest'ultima e la Bulgaria (57,5 km di cui 55 km in Macedonia).

Sotto il profilo tecnico, tutto il sistema ferroviario dell'area si presenta, infine, decisamente insufficiente, e ancora una volta l'Albania presenta la situazione più critica, poiché all'obsolescenza delle strutture esistenti si affianca il problema dell'inadeguatezza delle gallerie ferroviarie, più basse rispetto agli standard europei.

Concludiamo ricordando che i lavori di modernizzazione e di riassetto della rete, così come i finanziamenti a disposizione, sono apparsi finora limitati. Ciò nonostante, il progetto globale per la realizzazione del sistema ferroviario del Corridoio, con costi che si attestano sui quattro miliardi di dollari, dovrebbe essere portato a termine entro il 2010.

4. IL CORRIDOIO N. X

4.1. Introduzione

Il Corridoio n. X è il più recente fra tutti i Corridoi sin qui ideati e assume una notevole importanza in quanto è il Corridoio che permette di collegare l'Europa centrale con la regione balcanica. Durante la Conferenza di Creta del 1994, a causa della guerra civile scoppiata nell'ex Jugoslavia, i percorsi dei nove Corridoi che furono approvati in quella sede furono tracciati evitando di passare per i territori jugoslavi. Fu solo dopo la firma dell'Accordo di Dayton nel dicembre del 1995 e l'avvio del processo di stabilizzazione dell'area che alcuni progetti, come quello inerente alla realizzazione del Corridoio n. X, furono lanciati in occasione della Conferenza dei Ministri dei Trasporti europei, tenutasi a Helsinki nel giugno del 1997.

Per quanto concerne il percorso del Corridoio n. X, sottolineiamo che, sebbene le alternative di tracciato a livello regionale non siano ancora state decise, il tracciato principale, così come le quattro deviazioni, sono stati concordati a livello nazionale e interstatale. Osservandolo più nello specifico, il percorso seguito dal Corridoio n. X è il seguente: Salisburgo - Lubiana - Zagabria - Belgrado - Niš - Skopje - Tessalonico, per una lunghezza totale di circa 1.500 km. Come ricordato poc'anzi, sono state previste anche quattro deviazioni, di lunghezza variabile tra i 160 e i 730 km. Esse sono:

- Deviazione A: Graz-Maribor - Zagabria (170 km);
- Deviazione B: Budapest-Novi Sad - Belgrado (400 KM);
- Deviazione C: Niš - Sofia - Corridoio n. IV fino a Istanbul (161 km fino a Sofia e 730 km fino a Istanbul);
- Deviazione D: Veles - Bitola - Florina - Via Egnatia (150 km fino a Florina e 230 km fino alla Via Egnatia).

I conflitti che si sono verificati nel decennio appena trascorso, nonché la continua tensione che permane nella regione balcanica, fanno sì che il Corridoio n. X acquisti una valenza politica di notevole significato. Un'analisi dettagliata del Corridoio evidenzia come esso attraversi un'area geografica complessa sotto una molteplicità di aspetti ma che, di fatto, è strategicamente importante, tanto che se ne auspica un futuro inserimento nell'Unione Europea, unico strumento capace di stabilizzare definitivamente l'intera penisola.

L'utilità di questo Corridoio consiste, poi, nel fatto che esso permette, in più punti, il collegamento con altri Corridoi o, comunque, con altri network di comunicazione. Infatti, la deviazione A connette per esempio la rete austriaca con quella dell'Unione Europea; la deviazione B si connette con il Corridoio n. IV; la deviazione C collega il Corridoio n. IV con il Corridoio n. VIII e infine, la deviazione D collega la Via Egnatia con la rete greca.

Certo, questo Corridoio gode anche di una posizione geografica particolarmente favorevole, che vede, a Nord l'idrovia del Danubio; a Ovest le idrovie dei fiumi Drava e Sava; nella parte centrale l'idrovia della Moravia. Nella parte orientale del Corridoio, le valli del Vardar e della Marica rappresentano degli assi naturali di collegamento, che da sempre hanno agevolato i flussi commerciali e la comunicazione con il Vicino e Medio Oriente. Ecco, quindi, che fruendo di questa favorevole collocazione geografica, il Corridoio n. X si pone in concorrenza sia con le vie di comunicazione marittime sul Mar Adriatico e fluviali interne (bypassando o incrociando la penisola balcanica), sia con il Corridoio n. IV, per quanto riguarda l'estensione del TransEuropean Network (TEN) in direzione dell'Asia e del Medio Oriente. Ciò nonostante, per molti dei paesi direttamente coinvolti, ossia Croazia, Serbia, Macedonia (FYROM) e Bulgaria, gli assi prioritari rimangono un'alternativa comunque importante per lo sviluppo del trasporto intermodale a livello tanto internazionale, quanto interregionale.

Ad ogni modo, va comunque precisato che l'attuale volume di traffico che si sviluppa lungo il Corridoio n. X, non raggiunge il livello precedente al 1991, prima della dissoluzione dell'ex Repubblica Federativa Socialista Yugoslava. Per esempio, sul tratto Lubiana - Belgrado, esso è almeno dieci volte inferiore rispetto a quanto avveniva dieci anni fa. Tant'è che le previsioni più ottimistiche, ovvero quelle che si avrebbero se l'area potesse godere di un clima di pace stabile e duratura, prevedono che il livello ante dissoluzione dell'ex Jugoslavia non sarà raggiunto prima del 2010.

Infine, va altresì segnalato che, nonostante le continue tensioni etniche nell'ex Jugoslavia e il destino del Kosovo, gli assi principali del Corridoio n. X con tutte le loro connessioni rimangono ben integrati nella rete infrastrutturale nazionale di tutti i paesi balcanici. Da questo punto di vista, le priorità di questi ultimi collegate al Corridoio n. X riflettono allo stesso tempo le priorità delle politiche dell'Unione Europea, nonché delle riforme che Bruxelles chiede ai Paesi della regione di introdurre nei rispettivi sistemi statali.

4.2. La rete viaria e ferroviaria

Il Corridoio n. X può beneficiare alle due sue estremità di un efficiente sistema autostradale, imperniato sulle reti di collegamento tedesche, austriache (a Nord) e greche (a Sud). I problemi si

hanno, invece, nella parte intermedia, dove i collegamenti sono insufficienti, incompleti e notevolmente distanti dagli standard europei. Tali problemi sono poi aggravati dal fatto che la rete autostradale è spesso frammentata, in più punti, da tratti di strada normale, che inevitabilmente riducono la velocità di scorrimento lungo l'intero percorso.

Prendendo in esame singolarmente i paesi interessati al tratto intermedio del Corridoio n. X, osserviamo che in Slovenia, esso mira in primo luogo al completamento della costruzione di tre tracciati autostradali: da Karavanke - Vrba a Visnja Gora (99 km); da Visnja Gora a Obrežje (84 km) e dal confine con l'Austria fino a Maribor (38 km). Va, in ogni caso, detto che, partendo proprio dal confine con l'Austria, la rete autostradale viene interrotta tra Vrba e Naklo, per una lunghezza di 20 km. Dalla circonvallazione di Lubiana, in direzione della Croazia, l'autostrada può dirsi completata solo fino a Bič, mentre la realizzazione dei 73 km che ancora rimangono fino a Obrežje, cioè fino al confine con la Croazia, sarà protratta oltre i termini stabiliti (2008-2010). Da questa situazione si evince come il collegamento autostradale con la Croazia (dei 165 km del percorso totale, solo 72 sono autostradali) sarà realizzato solo in tempi abbastanza lunghi, vuoi a causa di una riduzione dei mezzi finanziari a disposizione, in quanto una parte di essi è stata dedicata alla realizzazione delle infrastrutture collegate con il Corridoio n. V, vuoi anche a causa delle costose modifiche che i comuni attraversati dal tracciato hanno in varie occasioni richiesto.

Per quanto riguarda, invece, la Croazia, va detto che a Nord la realizzazione del collegamento autostradale tra Bregana, al confine con la Slovenia, e la circonvallazione di Zagabria (13,7 km), è stata completata già all'inizio del 2001. A Sud, nell'ambito della realizzazione del tratto autostradale che ancora mancava tra la Croazia e la Serbia (70 km circa), la costruzione del tronco autostradale da Velike Kopaonice a Zupania (22 km) ha subito un ritardo a causa dell'incapacità del governo croato di reperire i fondi necessari per portarla a termine, vista anche la crisi economica in cui versa il paese in questi ultimi anni.

In Serbia, molta enfasi viene posta alla ricostruzione del collegamento con l'Ungheria (deviazione B del Corridoio n. X), dal confine ungherese fino a Novi Sad, sulla base anche di previsioni a lungo termine che prevedono, entro il 2010, un volume di traffico pari a 20.000 veicoli al giorno lungo questo itinerario.

Nel complesso, quindi, il Corridoio n. X attraversa il territorio jugoslavo per 640 km, di cui 532 costituiscono il percorso autostradale che dal confine con la Croazia giunge a Nis, passando per Belgrado. Da Nis l'autostrada prosegue per ulteriori 43 km fino a Leskovac, per diventare poi strada ordinaria (112 km) fino al confine con la Macedonia. Da Niš si può anche raggiungere Sofia, mediante una strada ordinaria di 160 km, e dalla capitale bulgara, avvalendosi della rete autostradale imperniata sui Corridoi n. IV e VIII, arrivare in Turchia.

Infine, deve essere presa in considerazione anche la Macedonia, dove il percorso è autostradale da Kumanovo, vicino al confine con la Serbia, fino a Rosoman, passando per Skopje e Veles (86 km). L'ultimo tratto (95 km), fino al confine con la Grecia è nuovamente strada ordinaria, sebbene a medio termine vi sia il progetto di ammodernarla, almeno nei suoi 44 km finali per far fronte all'incremento di traffico che transita al confine macedone - greco di Bogorodica - Evzanoi.

Ben più problematico ed incerto è, al contrario, il quadro relativo alle condizioni in cui versa attualmente il sistema ferroviario della regione da noi qui esaminata.

La riattivazione e lo sviluppo futuro dell'itinerario transbalcanico di trasporto ferroviario lungo il Corridoio n. X dall'Austria (e dall'Italia lungo il segmento Trieste - Lubiana, parte del Corridoio n. V) alla Grecia, attraverso Lubiana, Zagabria, Belgrado, Niš e Skopje fino a Salonicco, dipenderà, infatti, molto dal successo del programma di riassetto economico e politico dell'area nel corso dei prossimi anni.

Al contempo, dobbiamo tenere presente che, a differenza di quanto accadeva fino a un decennio fa quando nel territorio unitario dell'ex Jugoslavia il trasporto ferroviario era gestito da un'unica compagnia, oggi ci dobbiamo confrontare con una realtà che vede la stessa area suddivisa in quattro Stati, e quindi una conseguente frammentazione anche nella gestione delle reti di trasporto ferroviario. Si tratta, comunque, di infrastrutture che, già prima della dissoluzione dell'ex Jugoslavia, erano di per se stesse decisamente obsolete.

Per di più, il conflitto che negli ultimi anni ha segnato la storia dell'ex Jugoslavia ha giocoforza costretto gli operatori economici a optare per vie alternative, vale a dire via terra attraverso l'Ungheria, la Romania la Bulgaria, e via mare lungo l'Adriatico, con linee di traghetto verso la Grecia e la Turchia.

L'efficienza delle infrastrutture e del materiale rotabile, con l'eccezione della Slovenia, ha subito le conseguenze negative della situazione di continuo conflitto che ha caratterizzato la regione balcanica in questi ultimi dieci anni, causando, di fatto, un blocco pressoché totale dei traffici commerciali.

Questo il contesto generale di riferimento. Guardando, invece, ai singoli paesi, notiamo che in Austria, il Corridoio n. X segue due percorsi (il percorso principale del Corridoio e la deviazione A), lungo le tratte: Salisburgo - Villaco - Rosenbach, e Linz - Graz - Spiefeld. La quasi totalità delle linee è elettrificata, nonché a doppio binario, e raggiunge una velocità massima di circa 140 km/h. Le linee ancora a binario unico saranno ammodernate e raddoppiate entro il 2015, con scadenze intermedie previste per il 2001 e il 2005, così da aumentare capacità e velocità.

In Slovenia, la rete ferroviaria collegata al Corridoio n. X concerne la costruzione di un secondo binario su tutte le linee attualmente esistenti, specificamente sulla linea che da Maribor porta al confine con l'Austria (17 km), e tra Lubiana e Jeseniče. Nei programmi a medio /lungo termine (dopo il 2005) è prevista la realizzazione di una linea ad alta velocità che, passando per la capitale slovena, colleghi Trieste con Belgrado.

In Croazia, gli investimenti previsti coprono la linea Zagabria - Lubiana, la linea Maribor - Zagabria con proseguimento fino a Split. È previsto, inoltre, un ammodernamento della linea che collega la Croazia fino al confine sloveno, mediante il raddoppio dell'attuale linea a binario unico, oppure attraverso la costruzione ex novo di un'altra linea.

La rete jugoslava è, come ricordato sopra, estremamente carente, con meno del 50% delle linee elettrificate e meno del 4% con doppio binario. Gli investimenti relativi ai tratti inclusi nel progetto del Corridoio n. X puntano a sviluppare oltre 800 dei 4.430 km di strada ferrata attualmente esistenti. Nello specifico, essi riguardano: il collegamento tra Niš e il confine croato, con un prolungamento fino al confine con la Macedonia, per una lunghezza di 520 km e il collegamento tra Niš e Dimitrovgrad (confine con la Bulgaria, per 104 km).

In Bulgaria, infine, il Corridoio n. X mira in primo luogo all'ammodernamento e alla ricostruzione dei 54 km di ferrovia tra il confine jugoslavo e Sofia, mentre in Macedonia gli investimenti pianificati si rivolgono alla tratta Tabanovci - Gevgelija, per una lunghezza totale di 216 km.

