

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".