

LE GRANDI INFRASTRUTTURE DI  
TRASPORTO EUROPEE:  
OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO PER LA  
MACROREGIONE ADRIATICA E PER  
L'ECONOMIA SAMMARINESE

Giacomo Borruso

Presidente ISTIEE – Università di Trieste

# Considerazioni introduttive



- Svolgerò la mia relazione, destinata in via prioritaria a evidenziare le prospettive di sviluppo della macroarea adriatica, cercando di collegare la situazione presente e prospettica ad un più o meno remoto passato.
- In effetti, l'Adriatico è stato nei secoli, al centro di molti eventi, quasi sempre rilevanti, che ne hanno definito l'evoluzione e la storia.
- Cercherò di collegare le scelte attuali, frutto di attente analisi economiche e tecniche, a quelle istintive, fatte dai nostri progenitori, sulla base di intuizioni e di pulsioni che hanno consentito loro di progredire e di costruire la storia straordinaria di quest'area.

# L'Adriatico e il mito

- L'Adriatico è sempre stato al centro di attenzioni e di interessi specifici, per il ruolo importante, talora decisivo, che questo mare ha avuto nelle vicende storiche del continente europeo, con significative estensioni verso altre aree continentali
- E' per tale ragione che sovente, le vicende storiche si intrecciano con il Mito, determinando un insieme di realtà e leggenda di grande fascino e di indubbia suggestione
- In questo insieme di miti, leggende e realtà storiche l'Alto Adriatico ha un ruolo importante e ciò va, presumibilmente, attribuito alla sua particolare collocazione, al confine di mondi differenti e antagonisti e all'intersezione di grandi vie e itinerari strategici

# Le fatiche di Ercole

- Mi limiterò a citare solamente alcuni dei personaggi mitologici, che nelle loro imprese, o nelle loro vicissitudini, sono passati dall'Adriatico e dalle terre che circondano questo mare straordinario
- Vi passò Ercole, che vi approdò nell'esecuzione di almeno tre delle sue mitiche «fatiche», transitando per l'Istria e in prossimità del Po
- In realtà, le sue peregrinazioni lo spinsero verso nord, lungo la «Via dell'Ambra», itinerario leggendario e affascinante, come il materiale, allora misterioso, che vi transitava

# I primi itinerari verso l'Adriatico: le Vie dell'Ambra

- Le origine dell'ambra, si perdono nel mito e nella preistoria: pare accertato che i nostri antenati, vestiti di pelli, amassero ornarsi di questa strana "pietra", molto leggera, calda al tatto, trasparente e di colore giallo luminoso, che proveniva dal mare
- Il fascino esercitato da questo misterioso materiale lo rese particolarmente attraente per i remoti abitanti dell'area centro europea, che non ne disponevano. Ne disponevano, invece, i popoli dell'area baltica, per i quali l'ambra rappresentava l'unico elemento sul quale impostare traffici di scambio
- Questi traffici assunsero una consistenza significativa intorno al 1600 a.c., consolidando le prime direttrici nord-sud, talune delle quali interessarono anche località dell'alto Adriatico
- Nonostante il suo remoto utilizzo, solamente nel corso del XVIII secolo venne definita scientificamente l'origine organica dell'ambra, quale resina originata dalle conifere che costituivano le, ormai scomparse, foreste preistoriche

# Gli assi nord-sud del passato: le vie dell'ambra



# Ambra



[http://it.wikipedia.org/wiki/Ambra\\_\(resina\)](http://it.wikipedia.org/wiki/Ambra_(resina))

# Giasone e gli Argonauti

- La leggenda porta in Adriatico anche Giasone che, dopo aver recuperato il Vello d'Oro nelle remote terre dell'antico Istro (il grande Danubio, dei giorni nostri), sarebbe giunto con i suoi Argonauti in prossimità delle foci del fiume Timavo, luogo magico dell'antichità arcaica, fiume misterioso che scompare alla vista, immagine simbolica del confine dell'area mediterranea con il mondo continentale, spesso considerato minaccioso e ostile
- Anche nel travagliato itinerario di Giasone vi è l'intervento di Zeus, implacabile regolatore delle vicende umane, irritato per il comportamento non limpido degli Argonauti, come lo era stato per l'imprudenza di Fetonte

# Argonauti



[Lorenzo Costa](#). La nave Argo con l'equipaggio

# La caduta di Fetonte

---

- Uno dei miti più antichi legati all'Adriatico, in particolare alla sua parte più settentrionale, è quello di Fetonte, figlio di Elio, il potente dio del Sole e della ninfa Climene
- Il giovane Fetonte, non pago di una stimolante relazione con Afrodite, volendo affermare la sua discendenza divina, riuscì a convincere il padre, molto riluttante, a fargli guidare per un giorno il grande carro del Sole, trainato da tori e cavalli vomitanti fuoco
- La guida del carro si rivelò impegno troppo gravoso per il giovane, con effetti devastanti per l'equilibrio dell'ecosistema

# Il coraggio sfortunato

- Giove, accortosi dei disastri che stavano avvenendo sulla Terra, comprendendo che la situazione andava attribuita al cambio nella guida del carro, scagliò contro Fetonte uno dei suoi fulmini, facendolo precipitare assieme al carro imbizzarrito
- La leggenda individua il luogo della caduta in prossimità delle foci del Po – Eridano, sito presente in molte vicende mitiche
- E' nello spirito della cultura greca l'epitaffio, attribuito alle Naiadi, dedicato al giovane, imprudente e sfortunato: «qui giace Fetonte, auriga del cocchio di suo padre, anche se non seppe guidarlo, egli cadde, tuttavia, tentando una grande impresa»

# Ulisse e Circe

- Chiudo questa breve divagazione nel mito, citando Ulisse, al quale viene in genere attribuita una prevalente frequentazione tirrenica
- In realtà, secondo alcune fonti, in Alto Adriatico, in prossimità del luogo dove cadde Fetonte, nelle isole Eiettridi, sorte dalle lacrime delle sorelle dello sfortunato auriga, potrebbe essersi verificato l'incontro tra Circe e Ulisse
- Dalla loro tumultuosa relazione, derivarono alcuni figli, tra i quali se ne rinviene uno chiamato Romolo
- Discendente da Ulisse sarebbe, anche Adrio, fondatore di Adria, dal quale l'intero mare deriverebbe il suo nome

# Il viaggio di Enea

- Piuttosto imprecise sono le testimonianze della presenza di Enea nelle regioni adriatiche, che sarebbe secondo alcuni studiosi confermata dal fatto che il viaggio descritto da Virgilio nell'Eneide, rappresenterebbe l'effettuazione a ritroso dell'itinerario compiuto dal suo avo Dardano, che partendo da Cortona, attraverso l'Adriatico, aveva raggiunto la Troade
- Altro elemento rafforzativo del passaggio dell'eroe troiano nei territori adriatici, deriverebbe dal fatto che, secondo una profezia riportata da molti scrittori, egli avrebbe fondato una città in ogni tappa del suo viaggio, dando ad esse il nome di Troia
- Si possono, in effetti, trovare città chiamate Troia sia in veneto che nella Daunia (Puglia) oltre che nel Lazio

# La leggenda di Antenore

- Rientra nelle leggende sviluppatesi intorno all'Adriatico, la vicenda di Antenore, esponente del popolo degli Eneati, alleati dei Troiani che, fuggito da Troia, distrutta dagli Achei, seguì per molti versi la sorte di Enea
- Antenore sbarcò, assieme ad un manipolo di Eneati e di Troiani, nella parte estrema dell'Adriatico, da cui cacciarono gli Euganei che vi risiedeva, per darsi una nuova patria e un meno incerto avvenire
- Antenore, compiuta la sua opera di conquista di una vasta area territoriale, fondò una città, l'odierna Padova

# Porto di Clodia (Chioggia)



Chioggia, pianta prospettica, Cristoforo Sabbadino 1567 - Archivio di Stato

# Aquilio e Clodio



- Compagni di avventura di Antenore furono Aquilio e Clodio, che ne condivisero a lungo le sorti, per poi seguire strade differenti
- Clodio fondò Clodia, l'odierna Chioggia, bella e ricca città nella laguna veneta, come Venezia collegata alla terra ferma da un lungo ponte
- Acquilio, seguendo l'esempio dei compagni di avventura, spostatosi verso est, fondò anch'egli una città, che da lui prese il nome, Aquileia, destinata ad avere un ruolo di grande rilievo nello sviluppo dei territori adriatici, quale importante snodo di traffici

# Aquileia - Antico porto fluviale



# Diomede

- Il protagonista ellenico di maggior rilievo nelle vicende adriatiche fu un eroe acheo, Diomede che, conclusa la guerra di Troia, tornò per primo nella natia Argo
- In patria, peraltro, per un sortilegio di Afrodite, irritata dalle sue gesta coraggiose contro i Troiani, ai quali, come è noto andavano i divini favori, era stato cancellato il suo ricordo, anche nei suoi stessi familiari
- A Diomede non rimase altra scelta che riprendere il mare, alla ricerca, come i suoi nemici troiani, di una nuova patria
- Giunto in Adriatico, divenne convinto testimone della civiltà greca e fu protagonista della fondazione di molte città, tra le quali si possono ricordare Andria, Brindisi, Siponto (Manfredonia), Canusio (Canosa di Puglia) e Venusia (Venosa)

# Diomede, eroe europeo

- La fondazione di Venusia, coincise con il perdono accordatogli dalla capricciosa dea che, con la sua ostilità gli aveva condizionato la vita
- Diomede trovò modo di farsi apprezzare in tutto l'Adriatico e il suo nome venne celebrato ad Ancona, come alle foci del Timavo, a Pola e in Dalmazia
- Per il suo senso dell'onore, per la sua lealtà e per la cavalleria nei confronti dei nemici, venne definito «eroe della giustizia», mentre per il suo impegno nella fondazione di città e per aver insegnato l'arte della navigazione alle popolazioni adriatiche, alle quali fu, peraltro, anche maestro nell'allevamento del cavallo, venne definito «eroe della civilizzazione»

# Diomede

- Diomede, copia romana da un'originale greca attribuita a Cresila (circa 440-30 a.C.), Gliptoteca di Monaco (Inv. 304)



# La civiltà greca



- Ho voluto chiudere con Diomede questa breve rassegna sui miti legati all'Adriatico, poiché considero l'eroe acheo sintesi mirabile dell'apporto che la civiltà greca ha offerto allo sviluppo della cultura europea, costituendo le basi fondanti di quello che è oggi un patrimonio inalienabile, non solo del vecchio continente, ma dell'intero pianeta
- Ipotizzare un' Europa senza la Grecia è, in virtù di queste considerazioni, un'operazione improponibile, poiché si rinnegherebbe in tal modo una parte essenziale della nostra storia e della nostra civiltà
- I miti e le leggende testimoniano, comunque, un elemento inequivocabile, la presenza greca in Adriatico

# Dionisio il Grande e l'Adriatico

- La colonizzazione greca dell'Adriatico parte, in realtà, da una colonia ellenica, Siracusa che, all'epoca della tirannide di Dionisio il Grande, intorno al 387-385 a.C., intraprese un'operazione sistematica di conquista di località strategiche, idonee ad assicurare il controllo dell'intero bacino
- Vennero fondate molte città, tra le quali si possono ricordare Ancona ed Adria, alla quale, come ricordiamo, la leggenda attribuiva altra paternità
- Sulla costa dalmata i principali insediamenti riguardarono Issa (Lissa), Pharos (Lesina) e Dimos (Cittavecchia di Lesina)

# Le rotte commerciali adriatiche

- Come si vede, il concetto di macroregione adriatica non è un'intuizione dei giorni nostri, ma ha profonde radici nei tempi antichi
- Dionisio, in effetti, riuscì, grazie alle mirate conquiste effettuate, ad assicurarsi il controllo totale delle rotte adriatiche, attraverso le quali il grano padano veniva inoltrato verso la madrepatria greca, permettendo in tal modo a Siracusa di competere con gli Etruschi in questa attività commerciale
- Le nuove colonie vennero popolate spedendovi tutti coloro che non sopportavano il regime tirannico di Dionisio, instaurando una prassi che verrà seguita nei secoli seguenti, in molte altre occasioni

# Dai Greci ai Romani

- Che cosa ci rimane da questa prima fase mitica e leggendaria della storia adriatica? In primo luogo, né potrebbe essere diversamente, l'evidenziazione del ruolo decisivo che il mare, la navigazione marittima, ha avuto nello sviluppo dei traffici e soprattutto della conoscenza e della civiltà
- Gli itinerari terrestri, agevolati dall'utilizzo dei fiumi, appaiono poco più di tracce, significative per la loro valenza emblematica e propositiva, ma scarsamente strutturate ed affidabili per la loro precaria percorribilità
- Bisognerà attendere i Romani con le loro grandi opere e con il loro straordinario ingegno, per trasformare le vie tracciate dai progenitori nella prima rete europea di infrastrutture, nel primo TEN – Trans European Network

## La rete viaria romana nel 200 DC



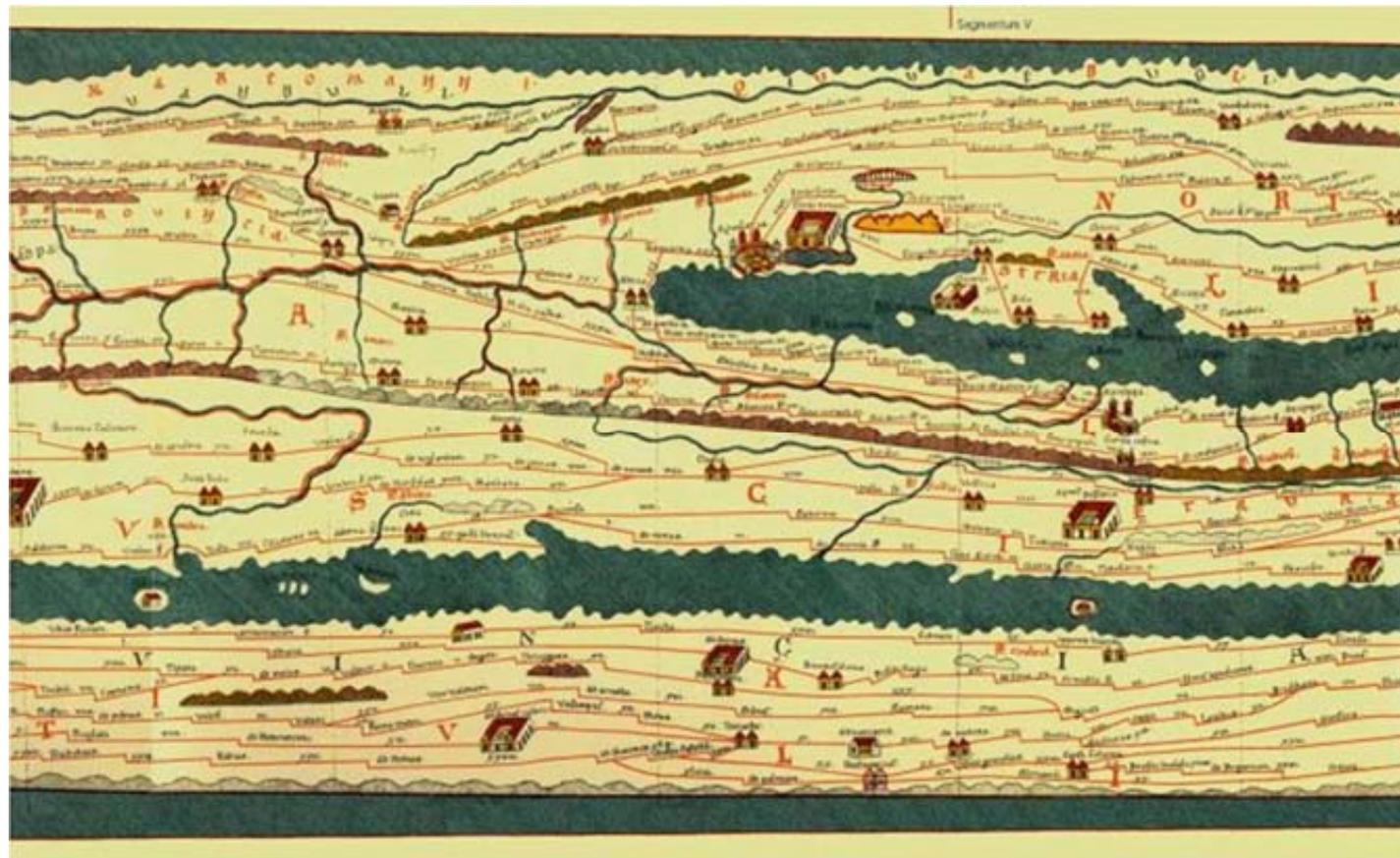
# Roma e L'Adriatico

- Uscendo dal mito e dalla leggenda, si entra, quindi, nella storia e i destini dell'Adriatico si legano strettamente a quelli di Roma, che persegue con determinazione il suo disegno imperiale
- E' parte integrante di tale disegno la realizzazione di un sistema viario, capillare e rigoroso, che si sviluppa primariamente intorno al Mediterraneo e ai mari che ad esso si connettono
- Tra questi vi è, naturalmente, l'Adriatico, in relazione al quale vennero realizzati molti importanti itinerari del sistema viario romano
- Afferma Strabone nella sua Geografia, che «i Romani posero ogni cura in tre cose soprattutto, che dai Greci furono trascurate, cioè nell'aprire strade, nel costruire acquedotti e nel disporre nel sottosuolo le cloache»

# La grandezza di Roma

- L'osservazione di Strabone sarebbe sufficiente a definire la grandezza di Roma, che fu, peraltro, altrettanto grande nella costruzione delle città e nella realizzazione di un corpo giuridico di straordinario valore
- Le caratteristiche costruttive delle strade romano permettevano alle stesse di rimanere asciutte e percorribili in ogni stagione
- Le legioni romane ne fecero buon uso nelle loro azioni militari, ma anche dal punto di vista commerciale le strade vennero ampiamente utilizzate
- La disponibilità di un'ottima rete stradale diede ai Romani la possibilità di organizzare un altrettanto valido servizio postale

# Le strade romane



**Tabula peutingeriana frammento V**

# LE STRADE ROMANE



# Le strade romane verso l'Adriatico

- Venendo ai collegamenti che Roma realizzò con l'Adriatico, si deve preliminarmente osservare che il, mare in questione era al centro di molteplici interessi romani, sia dal punto di vista militare che da quello commerciale
- Sono molte, di conseguenza, le strade che lo collegavano alla Capitale e sono, altresì, numerose quelle che realizzavano connessioni con altre parti dell'Impero
- Fino all'avvento della rete autostradale, il sistema viario italiano era, in buona sostanza, quello ereditato dai progenitori, in molti casi qualitativamente scaduto per carenza di quell'impegno manutentivo di cui i Romani erano maestri

# Via Appia



- Tra le principali arterie di collegamento tra Roma e l'Adriatico, vi è la via Appia, che conduceva da Roma a Capua e venne successivamente prolungata fino a Brindisi
- La costruzione di questa strada ebbe inizio nel 312 a.C., per iniziativa del Censore Appio Claudio
- Nella sua fase iniziale, l'Appia venne sostanzialmente sdoppiata, con la realizzazione della via Latina
- A partire da Benevento, Traiano ne costruì un tronco quasi parallelo (Appia Traiana) che, attraverso Canosa e Bari, giungeva pure a Brindisi

# VIA APPIA – VIA LATINA



# Via Salaria

---

- Altra strada importante tra Roma e l'Adriatico, era la Salaria, la via del sale che, attraversate le valli del Tevere, del Velino e del Tronto, aveva il suo punto terminale in Castrum Truentium (Porto d'Ascoli)
- Come tutte le principali consolari, anche la Salaria aveva le sue diramazioni e, tra queste, va ricordata la via Cecilia, che si dipartiva dall'arteria principale in territorio sabino, superava l'Appennino attraverso il Passo delle Capannelle (1300 metri), per raggiungere Hatria (Atri)
- Verso l'Adriatico, senza raggiungerlo, andava, anche, la via Salaria Gallica, strada intervalliva tra Forum Sempronii (Fossombrone) e Asculum (Ascoli Piceno)

# Via Salaria



- Antica via "del sale" dal mare verso il territorio sabino, attraverso le valli del Tevere, del Velino e del Tronto, raggiungeva, infine, l'Adriatico, Stazione terminale era *Castrum Truentinum* (Porto d'Ascoli). Passava per *Reate* (Rieti), *Interocrium* (Antrodoco), *Asculum* (Ascoli).

# Via Flaminia



- La via Flaminia (220 a.c.) rappresenta uno degli assi prioritari di collegamento tra Roma e l'Adriatico, che raggiunge in prossimità di Rimini
- La via Salaria Picena, costeggiando l'Adriatico, collegava la Flaminia con la Salaria, partendo da Fanum Fortunae (Fano) per raggiungere Castrum Truentium
- La via Tiburtina Valeria rappresenta il prolungamento da Tivoli verso Pescara, della via Tiburtina

# Via Emilia



- La via Emilia venne aperta nel 187 a.C. dal Console Marco Emilio Lepido, tra Piacenza e Rimini per collegare i territori del nord, da lui sottomessi, con la via Flaminia
- Si tratta di un'arteria di grande importanza per tutta l'Italia settentrionale, che fu, in epoche successive collegata, da un lato con Aosta, passando per Milano e Vercelli, dall'altro con Aquileia, transitando per Verona, Padova, Altino e Concordia

Via Emilia (in rosso)  
Via Flaminia (in blu)



# Via Tiburtina Valeria (in fucsia)



**Via Valeria, Via Claudia Valeria**  
Antichissima via da Roma a *Tibur* (Tivoli). Prolungamento della Tiburtina fino a *Corfinium* (Corfino), attraverso i Marsi e i Peligni, fu la via Valeria che si attribuisce a M. Valerio Massimo, censore nel 307 a.C. e console negli anni 289-286. Passava per *Carsioli* (Carsoli), *Alba Fucens* (Alba), *Cerfennia* (Santa Felicità in Cerfenna). Prosecuzione fino al mare della Valeria fu la Via Claudia Valeria, fatta costruire dall'imperatore Claudio nel 48-49. Seguiva la valle del fiume Aterno (Pescara) fino alla foce, a *Ostia Aterni* (Pescara), passando per *Teate Marrucinarum*

# Le vie romane dell'Alto Adriatico

- Il territorio del Nord Adriatico era collegato con il sistema militare ed economico romano, attraverso due grandi strade consolari, la via Postumia, costruita nel 148 a.C., e la via Annia, realizzata alcuni anni dopo, nel 131 a.C., per iniziativa del pretore Tito Annio Rufo
- La via Postumia seguiva la direttrice nord-ovest/nord-est e, partendo da Genova, collegava importanti città quali, Tortona, Piacenza, Cremona, Verona, Vicenza, Treviso, Oderzo, Concordia, per raggiungere Aquileia, grande porto e polo strategico dello scacchiere romano
- La via Annia, partendo da Adria, percorreva l'arco Adriatico fino ad Aquileia, toccando vari centri, tra cui Padova, Altino e Ceggia

# Dal Po al Timavo



# La via Annia



# LA VIA POSTUMIA

La più antica delle vie consolari di questa zona, la *Postumia*, congiungeva il Tirreno con l'Adriatico e Genova con Aquileia. Il suo percorso, documentato da alcune pietre miliari e dalla *Tabula Peutingeriana*, è il seguente: partendo da Genova, per Dertona e Piacenza raggiungeva Cremona, dove attraversava il Po. Oltrepassando quindi il Mincio presso Goito, toccava Villafranca, Mantova, Verona, Vicenza e si dirigeva verso il Piave, passando a nord di Treviso.



Oltrepassando quindi il Mincio presso Goito, toccava Villafranca, Mantova, Verona, Vicenza e si dirigeva verso il Piave, passando a nord di Treviso.

# Le strade transalpine

- L'attenzione dei Romani si rivolgeva, anche, ai collegamenti tra il Nord Europa e l'Adriatico, sia per obiettivi militari che commerciali
- Tra i più importanti di tali collegamenti vi è la via Claudia Augusta che, partendo da Altino, raggiungeva Augusta, passando per il passo Resia; l'Alto Adriatico veniva in tal modo collegato all'importante sistema idroviario danubiano
- Un'altra strada, partiva da Julia Concordia per raggiungere Vipitenum (Vipiteno) e Aguntum (Lienz)
- Anche da Aquileia si dipartivano importanti strade per raggiungere Vipiteno e Lienz, nonché Santico (Villaco) e Virunum (Klagenfurt)
- Vi era, poi, una strada che portava ad Emona (Lubiana) e un'altra che si collegava a Tergeste (Trieste) con diramazione per Avesica (Sesana) e destinazione finale Tarsatica (Fiume)
- La via Flavia collegava Tergeste con l'Istria, attraversando i centri di Parenzo, Pola, Nasazio e Fiume

# Il collegamento transadriatico

## la via Egnatia

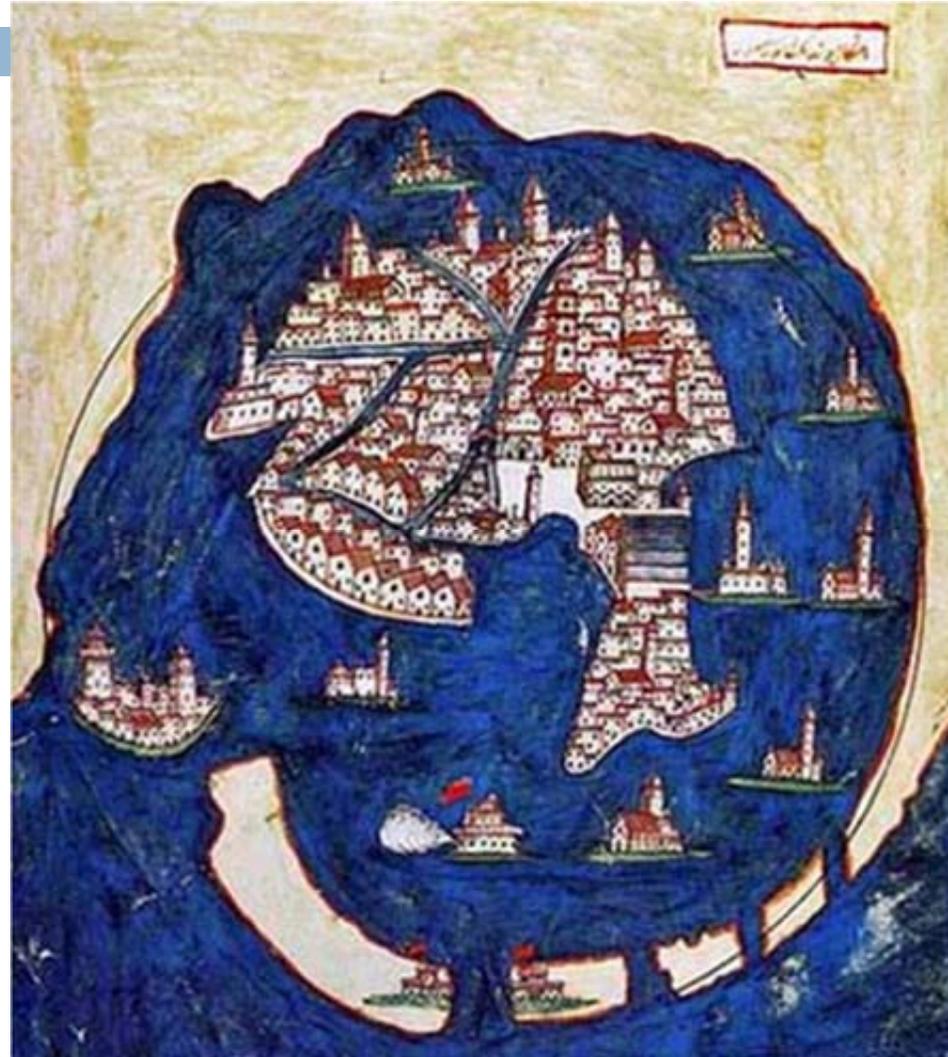
- La via Egnatia rappresenta l'intervento infrastrutturale con cui i Romani predispongono, a partire dalla seconda metà del II secolo a.C., una millenaria direttrice tra il basso Adriatico e l'Egeo settentrionale
- Venne costruita nel 146 a.C. per ordine di Gaio Ignazio, Proconsole di Macedonia, da cui prese il nome
- Punto di partenza di questo importante itinerario, può considerarsi la città di Brindisi, che rappresentava il punto terminale della via Appia, primario collegamento di Roma con il meridione italiano
- Da Brindisi si raggiungeva, sulla sponda opposta dell'Adriatico l'odierna Durazzo, da cui prendeva avvio la via Egnatia che, toccando molte città, importanti per i traffici dell'epoca, giungeva a Bisanzio
- La via Egnatia può, quindi, considerarsi come naturale prosecuzione verso oriente della via Appia



# Il dominio di Venezia sull'Adriatico

- Decisivo nella storia dell'Adriatico fu il lungo periodo in cui il mare, e le terre ad esso contermini, furono sotto il dominio della repubblica di Venezia
- Il controllo di Venezia sulla parte più settentrionale dell'Adriatico, venne realizzato entro l'anno 1000 e si estese rapidamente, negli anni successivi, a tutto il bacino adriatico
- Venne, in seguito, realizzata una catena di basi coloniali, che permisero alla Serenissima un incontrastato dominio sul Mediterraneo orientale nel XIII e XIV secolo
- La fase espansiva di Venezia si concluse nel Cinquecento, soprattutto per effetto della pressione turca, che comportò la perdita di parti significative dei territori conquistati
- Il dominio veneziano lasciò tracce indelebili dal punto di vista culturale su tutta l'area in cui si concretizzò, tracce che sono particolarmente significative sulle coste dell'Adriatico

25 marzo 421, nascita di Venezia



Mappa di Venezia (Piri Reis 1525)

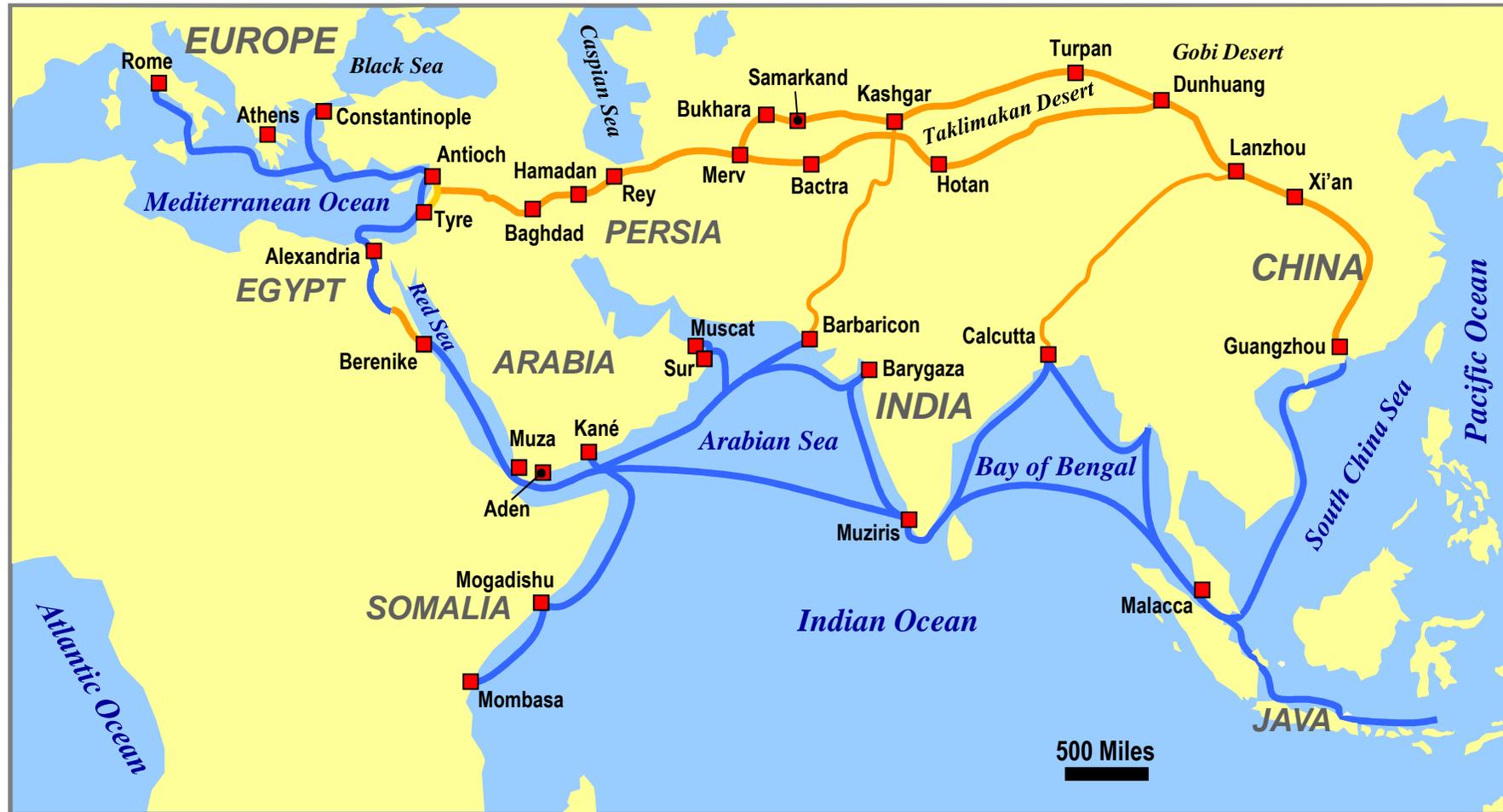
# Le strade romane raccordate con le vie dell'entroterra lagunare



# Marco Polo e la Via della Seta

- Uno dei più illustri cittadini di Venezia, fu Marco Polo, esponente di una famiglia di grandi mercanti
- Nella seconda metà del 1200, compì un lungo viaggio, durato 26 anni, che lo portò a visitare l'Asia centrale, la Cina e il sud-est asiatico
- Le sue esperienze vennero trasferite in un libro che rappresenta un riferimento importante per la letteratura di viaggio
- L'itinerario compiuto da Marco Polo si raccorda alla mitica Via della Seta, percorsa nei secoli da intraprendenti mercanti che, con la loro attività alimentarono gli scambi di merci in larga parte del mondo allora conosciuto ed ebbero un ruolo decisivo nello sviluppo e nella trasmissione della conoscenza

# La Via della Seta e la sua alternativa marittima



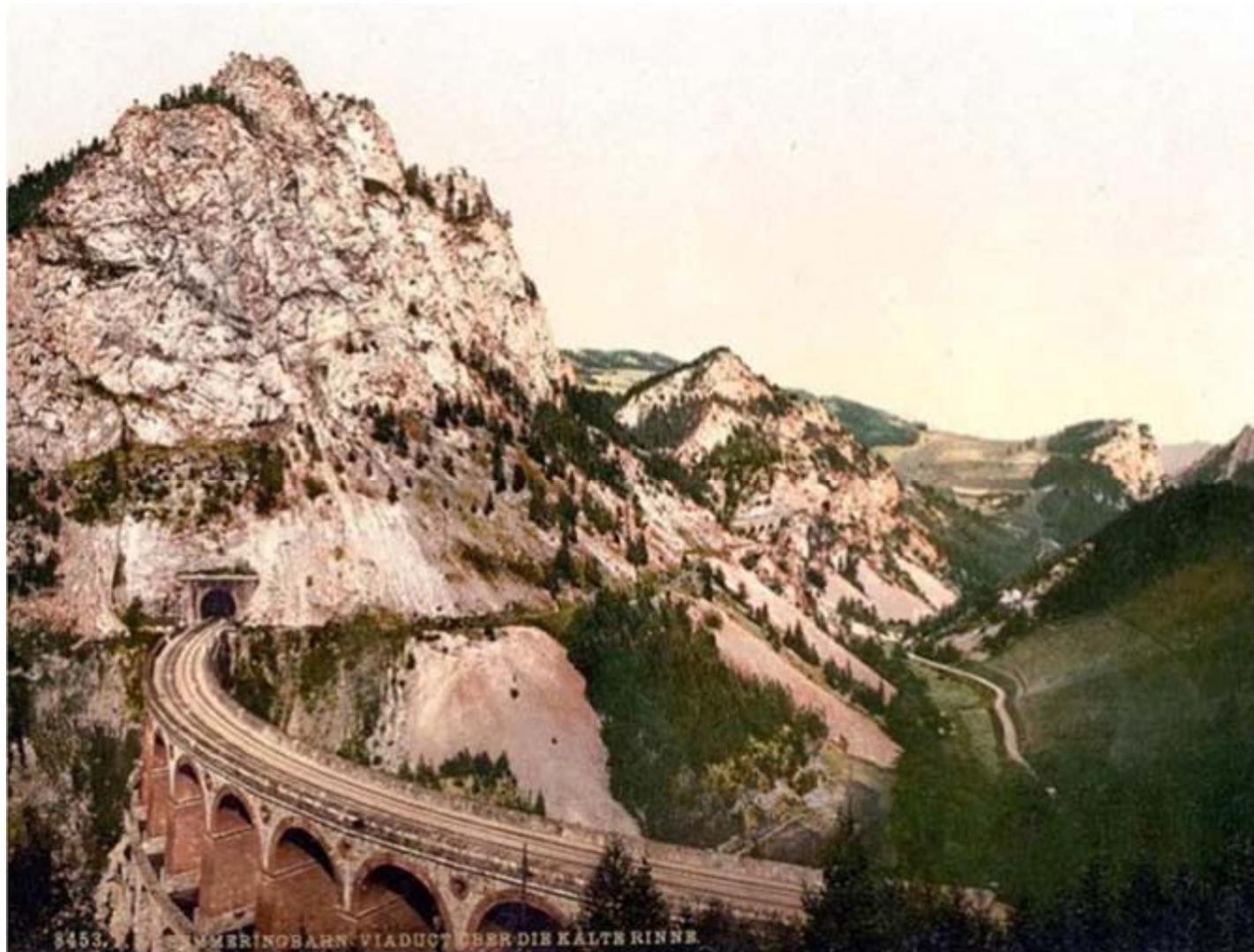
# Declino di Venezia; sviluppo di Trieste, porto imperiale

- Il lento, ma inesorabile, declino di Venezia consentì, a partire dal XVIII secolo, il rapido sviluppo di Trieste
- Tale sviluppo fu determinato, in particolare, dal miglioramento delle vie di comunicazione e dalla politica degli Asburgo, del cui impero Trieste rappresentava il porto principale
- Proprio per collegare il porto con l'entroterra imperiale, vennero effettuati grandi interventi infrastrutturali, in particolare nel comparto ferroviario
- Nella seconda parte dell'800, vennero realizzate la Ferrovia Meridionale e la Transalpina che rappresentano a tutt'oggi i prioritari collegamenti del Nord Adriatico con l'entroterra continentale
- Trieste rimase sotto il dominio austriaco fino alla fine della Prima Guerra Mondiale, nel 1918, e fu un periodo di grande prosperità per la città, che era al centro delle principali correnti commerciali e finanziarie che interessavano l'Adriatico

# I collegamenti ferroviari di Trieste nell'Ottocento

- Un ruolo importante per Trieste ebbero le linee ferroviarie che, nel corso della dominazione austriaca, vennero realizzate
- La prima ad essere costruita è la cosiddetta Ferrovia Meridionale (Südbahn), che venne inaugurata nel 1857
- La linea ferroviaria, progettata da un grande ingegnere, Carlo Ghega, adottò soluzioni audaci e innovative per il superamento della barriera alpina (Semmering)
- La ferrovia Meridionale, interamente a doppio binario collega Vienna con Trieste, passando per Graz, Maribor, Lubiana e Postumia

# La ferrovia del Semmering



# La linea Pontebbana



- Negli anni '50 del XIX secolo avviò lo studio di una linea che, passando per Villaco, Tarvisio e Udine, facilitasse i collegamenti tra Vienna e Venezia
- La linea in questione venne inaugurata nel 1879 e, attraverso le già esistenti connessioni con Venezia e Trieste, rafforzò notevolmente i collegamenti all'interno dell'Impero austro-ungarico
- La Pontebbana, ammodernata dopo la seconda guerra mondiale per iniziativa italiana, rappresenta una quota importante del Corridoio Adriatico Baltico, di recente definito da parte della Commissione Trasporti della UE

# La Ferrovia Transalpina

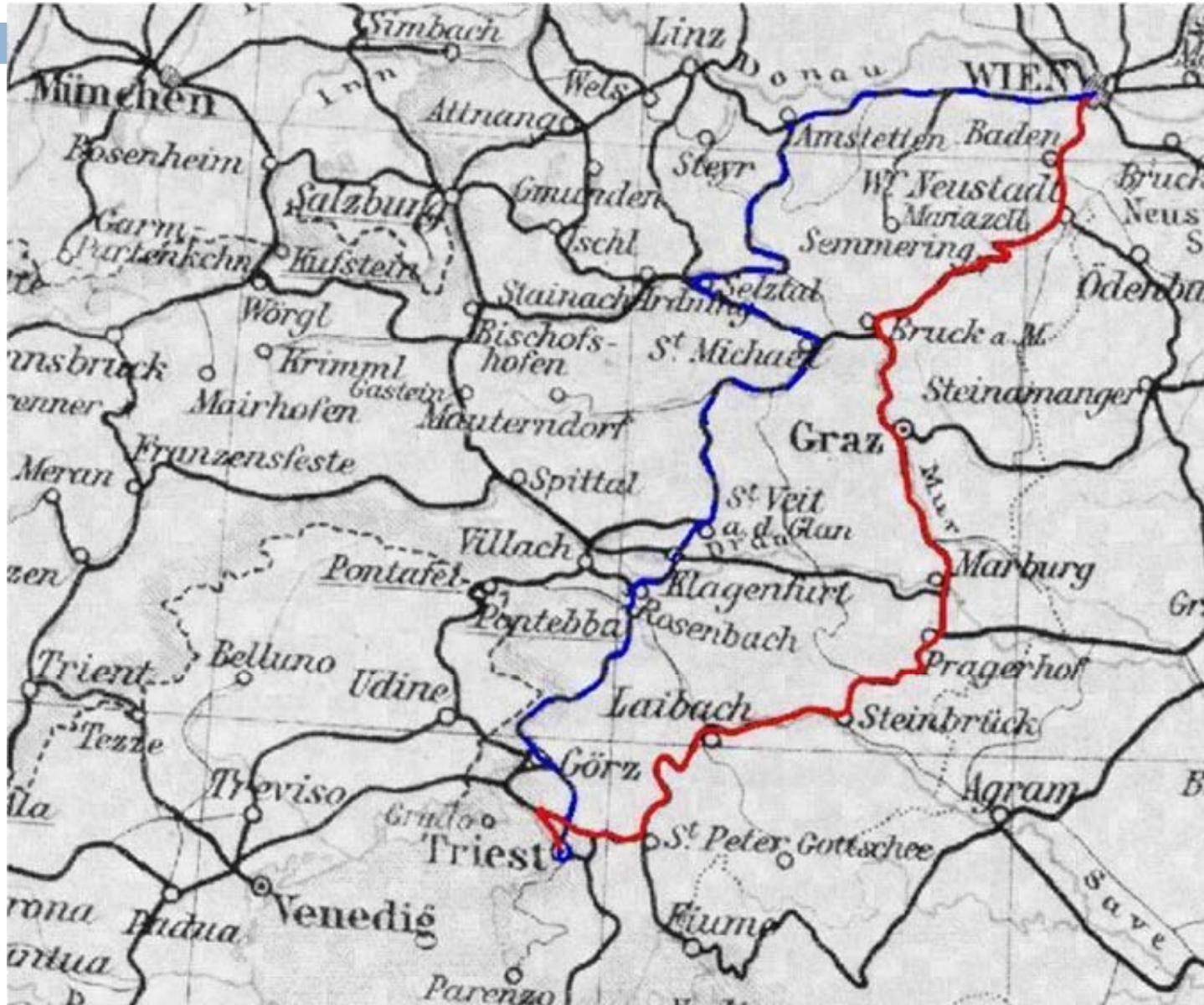


- E' testimonianza della grande attenzione che l'Impero austro-ungarico dedicava al trasporto ferroviario, la realizzazione di un ulteriore collegamento con l'Adriatico, la Ferrovia Transalpina
- La linea in questione, partendo dalla città di Ceskè Budejovice, oggi nella Repubblica Ceca, raggiungeva Trieste, passando per Linz, i Tauri, le Caravanche ed Jesenice
- Il complesso di linee facenti parte della Transalpina, realizzate per lo più a binario semplice, venne completato ed aperto al traffico tra il 1906 e il 1909

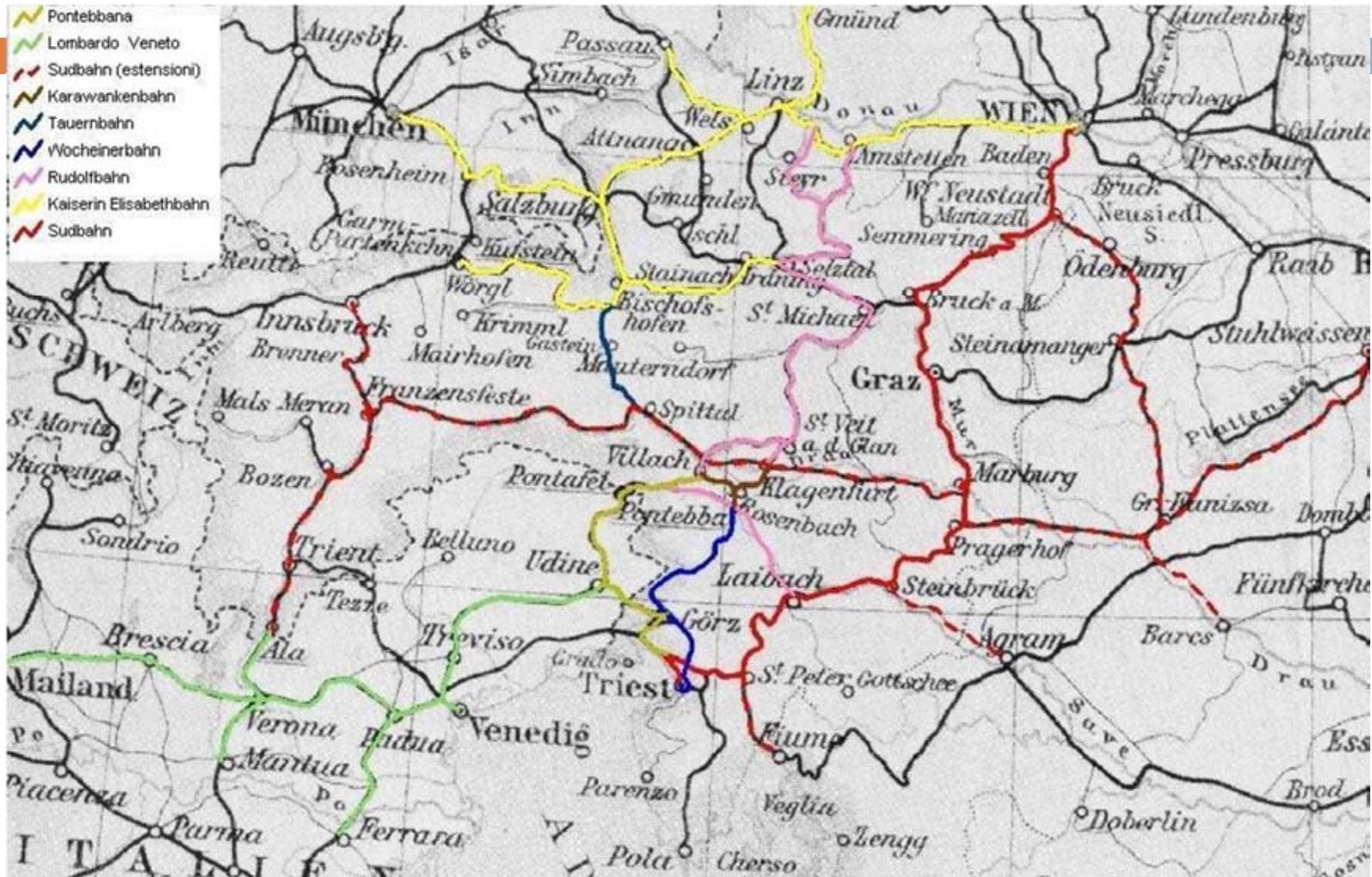
# La Stazione della Ferrovia Transalpina a Trieste



# Ferrovia Meridionale e Transalpina



# Rete ferroviaria asburgica, vigilia I Guerra



# L'apertura del Canale di Suez

- Momento decisivo per i traffici mediterranei, e quindi anche per l'Adriatico, fu l'apertura del Canale di Suez, avvenuta nel 1869
- Ebbe un ruolo importante nella realizzazione di questa grande impresa, un illustre cittadino di Trieste, il barone Pasquale Revoltella, imprenditore dinamico e illuminato, aperto a tutte le innovazioni che potevano favorire lo sviluppo economico
- Si affermavano in quel periodo le navi a propulsione meccanica, soppiantando quelle a vela; di grande importanza per lo sviluppo del porto, fu la presenza in Trieste della sede del Lloyd Austriaco (in seguito Lloyd Triestino), che garantiva efficaci collegamenti lungo le principali direttrici di traffico
- La disponibilità del nuovo collegamento con il mar Rosso, che accorciava sensibilmente i percorsi verso l'estremo oriente, determinò un ulteriore, forte ascesa dei traffici afferenti all'Adriatico e, in termini specifici, al porto triestino

# 1869: APERTURA DEL CANALE DI SUEZ



Il 17 novembre 1869 i piroscafi del Lloyd Triestino entrarono per la prima volta nel Mar Rosso e aprirono le porte verso l'Estremo Oriente.

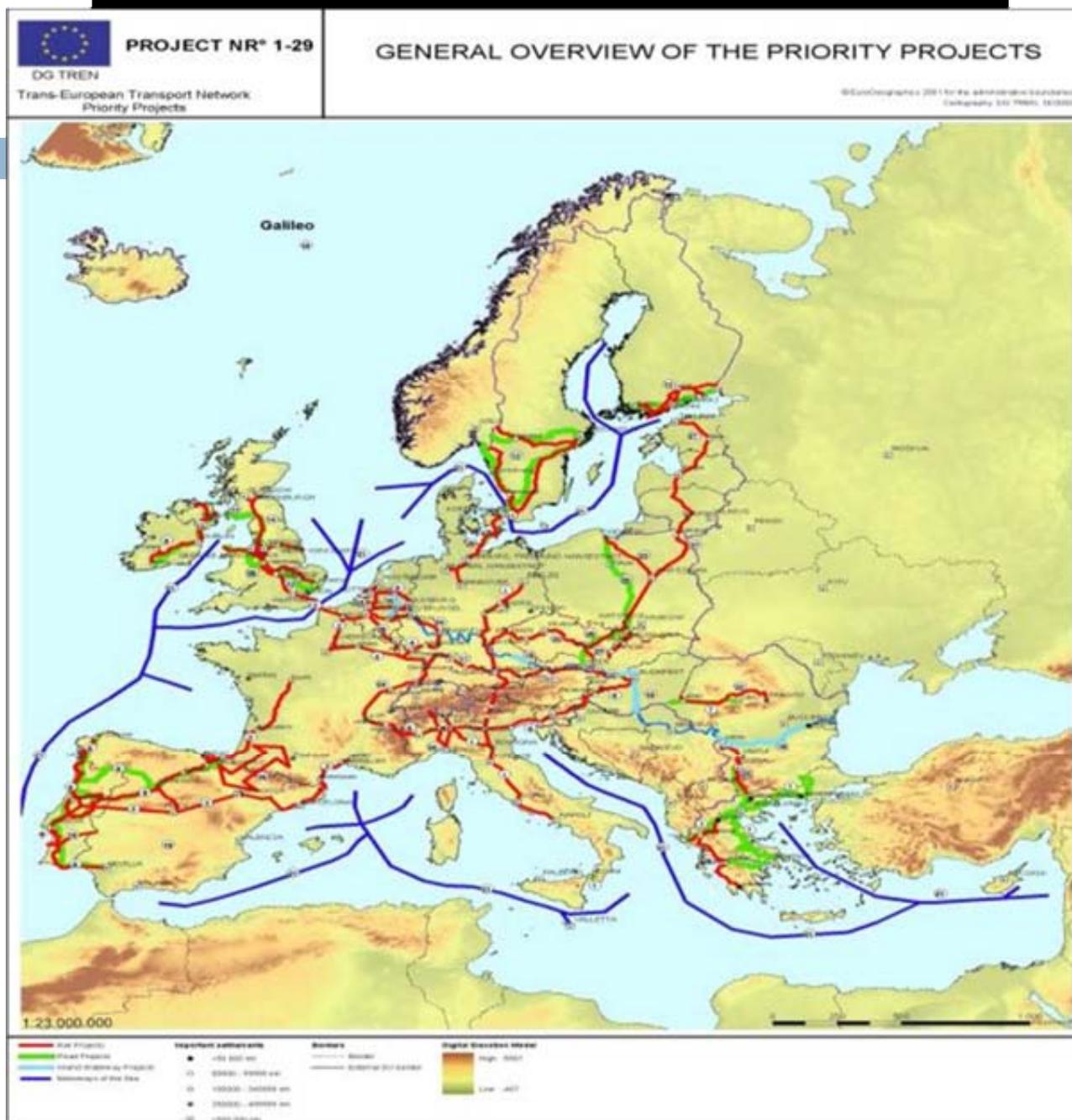
# Il secolo ventesimo e le sue drammatiche vicende

- Le tensioni accumulate per molti decenni portarono nel 1900 alla deflagrazione di due conflitti mondiali
- Con riferimento all'Adriatico, la conclusione del primo (1918) portò allo sgretolamento dell'Impero austro-ungarico
- L'Adriatico divenne largamente un mare italiano, in quanto l'Italia controllava buona parte delle sue coste
- La fine della seconda guerra (1945) creò una forte contrapposizione tra le due coste, facenti parte di due blocchi politicamente contrapposti, separati da una "cortina di ferro", che passava a pochi chilometri dal centro di Trieste
- Fu un periodo lungo e difficile, che si protrasse fino alla fine degli anni '80, alla caduta del muro di Berlino (1989); i traffici adriatici ne risentirono pesantemente, subendo una forte contrazione, che interessò in maniera particolare i porti settentrionali

# Allargamento dell'Unione Europea e corridoi plurimodali

- Gli ultimi anni del secolo XX e i primi del XXI, sono caratterizzati da un processo di forte integrazione tra le aree, prima contrapposte, del continente europeo
- Viene definito un ambizioso programma di interventi infrastrutturali, destinati a facilitare i collegamenti tra i paesi membri dell'Unione Europea e quelli che alla stessa si apprestavano ad aderire
- Tale programma, denominato TEN (Trans-European Network), viene integrato da un sistema di trasporti marittimi, definito Autostrade del Mare, finalizzato a trasferire sulla via marittima una significativa quota dei traffici ancor'oggi gravanti sulla strada

# Progetti prioritari e autostrade del mare



# Il Corridoio Adriatico

- Nel sistema TEN non era inizialmente ricompresa la direttrice adriatica: su richiesta delle regioni costiere italiane tale carenza è stata superata, per cui anche il Corridoio Adriatico è stato inserito tra gli interventi prioritari dell'Unione Europea
- In effetti, dopo un periodo controverso e difficile, l' area adriatica, entrambe le sue sponde, sta registrando una notevole ripresa, frutto del notevole rilancio che, in particolare per effetto delle sollecitazioni provenienti dalle nuove potenze economiche asiatiche, sta registrando il Mediterraneo nel suo complesso
- Su tale rilancio influisce, anche, la situazione di saturazione che stanno registrando i principali porti del nord Europa, terminali privilegiati del traffico internazionale di merci containerizzate

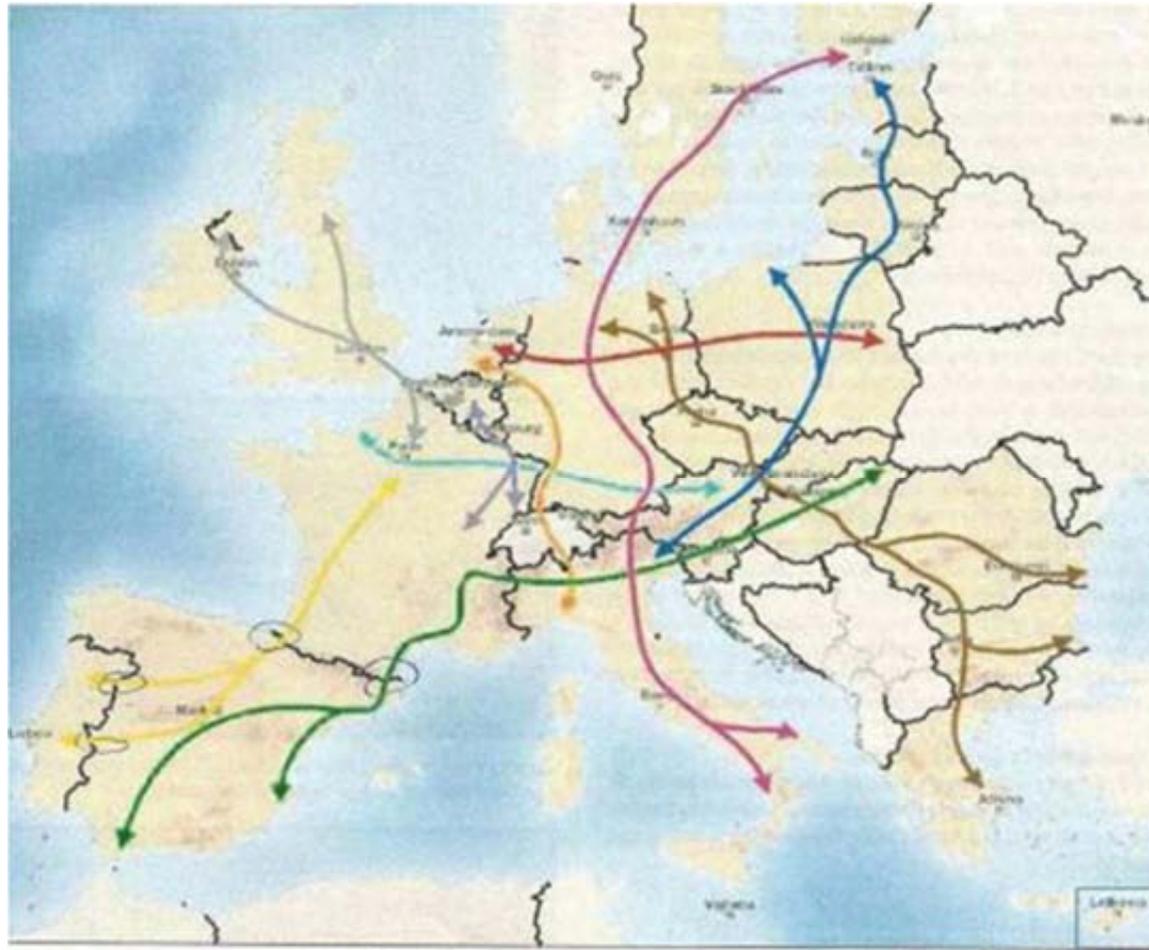
# Corridoio adriatico



# Il Core Network

- Nell'ambito della rete complessiva, la Commissione ha definito nell'ottobre del 2011, il "Core Network", nel quale sono ricompresi Corridoi per i quali è previsto il completamento entro il 2030
- Seguendo un approccio che privilegia le grandi direttrici, sono stati individuati dieci Corridoi multimodali, per la realizzazione dei quali la Comunità intende appoggiare gli Stati membri interessati
- Dei dieci Corridoi definiti prioritari, ben quattro interessano l'Italia, a testimonianza delle grandi potenzialità che, in tema di trasporti e logistica, vengono riconosciute al sistema logistico della penisola, autentica piattaforma logistica proiettata nel Mediterraneo

# 10 Core network Corridors



# I Corridoi di interesse italiano

- Dei dieci Corridoi definiti prioritari, quattro interessano l'Italia, a testimonianza delle grandi potenzialità che le vengono riconosciute in tema di trasporti e logistica
- I corridoi di interesse italiano sono:
  - Corridoio Adriatico – Baltico, da Helsinki all'Alto Adriatico
  - Corridoio Mediterraneo (ex Corridoio 5), che provenendo dalla Francia, attraversa il Nord Italia, toccando Torino, Milano Venezia e Trieste, per poi proseguire verso Est, in direzione Slovenia, Ungheria e Ucraina
  - Corridoio Helsinki – La Valletta
  - Corridoio Genova – Rotterdam che attraversa le aree economicamente più forti del Continente, la famosa “Banana Blu”
- Di questi Corridoi l'autentica novità, e non si tratta di elemento irrilevante, è rappresentata dal Corridoio Adriatico - Baltico

# Schema dei corridoi di trasporto transeuropei di interesse italiano



DEI 10 CORRIDOI DI TRASPORTO TRANSEUROPEI BEN 4 ATTRAVERSSANO L'ITALIA

**BLU - CORRIDOIO ADRIATICO-BALTICO:** HELSINKI - TALLIN - GÖTEBORG - WARSAWA - KATOWICE - VIENNA - GRAZ - KLAGENFURT - UDINE - VENEZIA - BOLOGNA - RAVENNA.

**VERDE CORRIDOIO MEDITERRANEO:** ALGERIAE - MADRID - TARRAGONA - SINGLA - VALENCIA - BARCELONA - LIONE - TORINO - MILANO - VENEZIA - TRIESTE - CAPODISTRIA - LUBIANA - BUDAPEST - CONFINE UCRAINO.

**ROSA CORRIDOIO HELSINKI-VALLETTA:** HELSINKI - TURKU - STOCOLMA - MILANO - COPENAGHEN - BREMA - HAMBURG - MONACO - BIENNERO - VERONA - VENEZIA - BOLOGNA - ROMA - NAPOLI - BARI - PALERMO - VALLETTA.

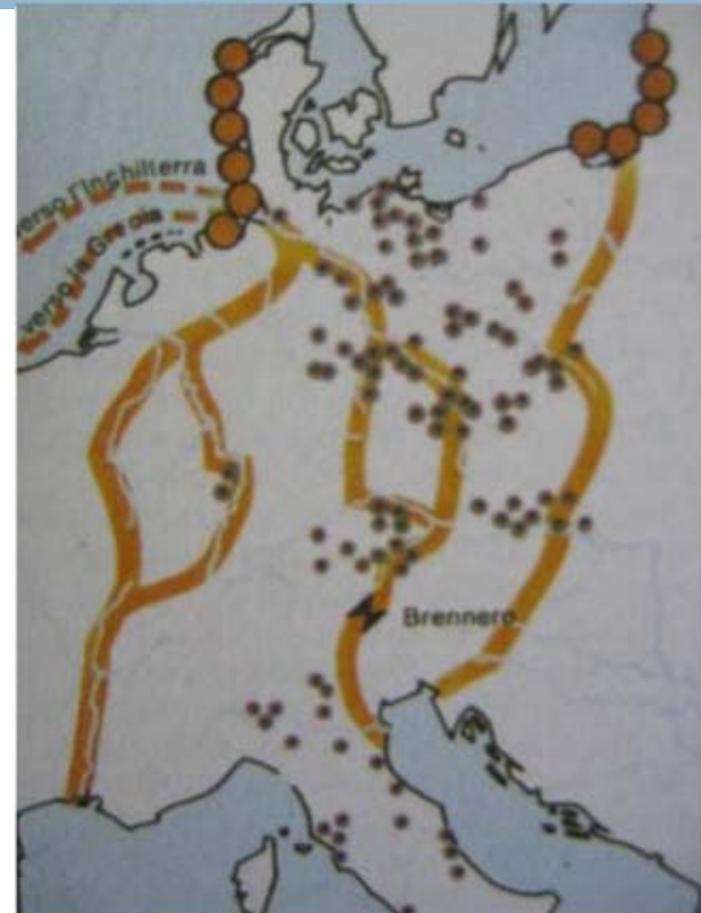
**ARANCIONE CORRIDOIO GENOVA-ROTTERDAM:** GENOVA - MILANO/NONNA - SANFLON/LÖTSCHBERG/GOTTARDO - BASILEA - MANNHEIM - COLONA - LIEGI - BRUXELLES - ROTTERDAM/AMSTERDAM.

**FONTI:** <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/connecting/eu-transport-network/>

# Il Corridoio Adriatico - Baltico

- Il fatto nuovo della programmazione infrastrutturale comunitaria è rappresentato dal Corridoio Adriatico Baltico, che riveste notevole importanza per l'Italia, interessando mercati che rappresentano per la nostra industria e per la nostra logistica sbocchi naturali di primaria importanza
- Il Corridoio in questione congiunge la Polonia con l'Italia, attraversando l'Austria, e utilizzando nel Nord Est del nostro Paese, la direttrice Pontebbana, l'unica linea sottoutilizzata tra quelle che collegano il settentrione italiano con i mercati europei
- L'infrastruttura rappresenta un'opportunità di grande rilievo per la portualità nord-adriatica, essendo espressamente previsto che i terminali italiani del Corridoio siano gli scali di Trieste, Venezia e Ravenna
- L'Alto Adriatico diviene, in tal modo, in termini ufficiali, una delle porte di accesso meridionali per i mercati europei, in aggiunta, se non vogliamo dire in alternativa, ai consolidati sistemi portuali nord europei
- L'altra porta di accesso, ovviamente la più importante, è rappresentata dal sistema portuale del Nord Tirreno, quella dove il nostro Paese si gioca la sfida principale

# La direttrice nord-sud: il Corridoio Baltico



# La prosecuzione verso sud del Corridoio Adriatico Baltico

- Le regioni adriatiche delle quali non è previsto il collegamento al Corridoio Adriatico-Baltico, in particolare le Marche e la Puglia, stanno conducendo un'azione molto determinata per ottenere che il sistema infrastrutturale in questione, coinvolga anche la parte meridionale del bacino Adriatico
- Grazie alla prosecuzione a sud di tale Corridoio, e tenendo conto che è previsto nell'ambito del Corridoio Helsinki-La Valletta, un «land bridge» tra Napoli e Bari, si realizzerebbe un sistema infrastrutturale e logistico forte sulla sponda adriatica, adeguatamente collegato con quello che si andrà consolidando sul Tirreno
- Si tratta di un'operazione che l'Italia dovrà sostenere a livello comunitario, poiché, grazie ad essa, si realizzerebbe un sostanziale progresso dell'intero sistema trasportistico e logistico, operante nella penisola italiana

# Il finanziamento della Rete

- Dal punto di vista finanziario, la Commissione prevede una dotazione di 50 miliardi di euro, da destinare a energia telecomunicazioni e trasporti; al settore dei trasporti ne vengono attribuiti 32, mentre energia e telecomunicazioni si dividono equamente i restanti 18
- Si tratta di investimenti significativi ma non adeguati al fabbisogno complessivo dei tre settori, che viene così quantificato:
  - energia: 1 000 miliardi di euro, di cui 200 per progetti di interesse europeo
  - trasporti: 1 500 miliardi di euro entro il 2030, di cui 250 (dei 500 previsti entro il 2020) destinati ad eliminare i colli di bottiglia e al completamento di parti del “core network”
  - telecomunicazioni: 270 miliardi di euro

# I Project Bonds

- Per la realizzazione dell'ambizioso e articolato programma definito, la Commissione apre all'utilizzo di strumenti innovativi, quali i "Project Bonds"
- Il Project Bond, come proposto dalla Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e dalla Commissione, si sviluppa in due direzioni:
  - la fornitura di garanzie, per cui BEI/EC si fanno garanti dell'investimento
  - il debito subordinato, per cui BEI ed EC finanziano sin dall'inizio l'opera, con la qualifica di subordinato al credito della BEI, che diviene l'ultimo soggetto ad essere rimborsato
- Si tratta di strumenti di indubbia utilità per progetti in cui il Business Plan garantisce un ritorno di breve e medio periodo (durata della prima concessione)
- Gli Stati membri interessati dovrebbero promuovere iniziative proprie, quali lo snellimento delle procedure burocratiche, il rilascio delle autorizzazioni in tempi certi, l'incentivazione per le società di scopo (ad esempio, la detassazione parziale/totale degli utili per periodo congruo)

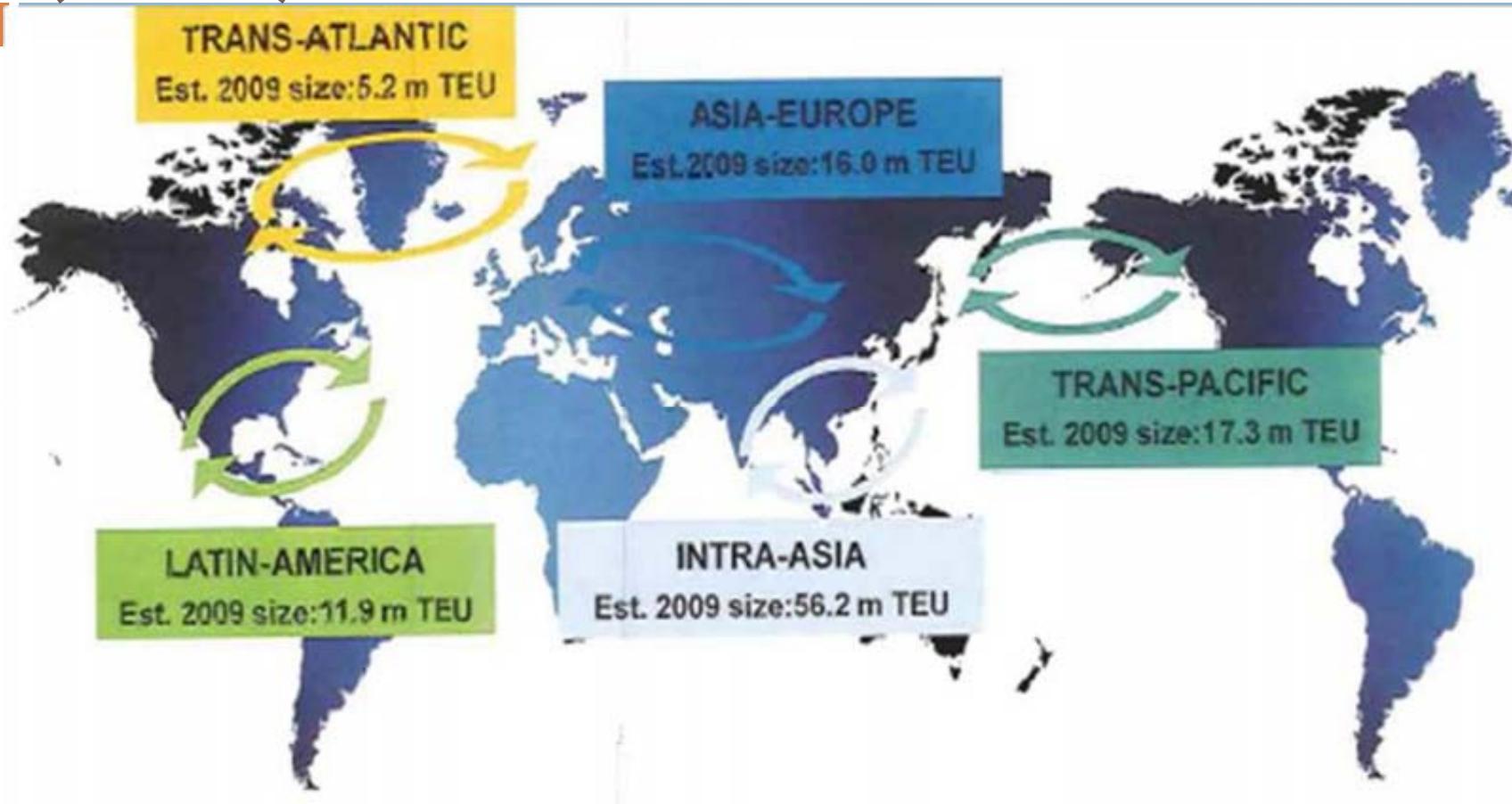
# Finalità dei Project Bonds

- L'istituzione di Project Bonds implica il superamento di difficoltà rivelatesi, a tutt'oggi, insormontabili, ed è oggetto di valutazione da parte degli organi comunitari
- La svolta si avrebbe prevedendo l'ingresso della UE, sia nell'equity sia nel relativo finanziamento pro quota (30-50%) delle singole società di progetto di finanza (di scopo), al fine di rendere sostenibile il Business Plan delle varie iniziative
- La UE dovrebbe reperire le risorse direttamente sui mercati finanziari e le singole società di progetto, così strutturate e finanziate, interverrebbero esclusivamente sui progetti ritenuti prioritari dalla programmazione comunitaria
- L'UE diverrebbe, in tal modo, comproprietaria delle infrastrutture e, per effetto della loro realizzazione, garanzia per gli investitori pubblici e privati; si tratta di un'operazione in grado di rimettere in moto l'economia, restituendo fiducia agli operatori

# Tendenze dei traffici internazionali

- Appare utile, a questo punto, evidenziare talune macro tendenze, emerse negli ultimi anni nell'ambito dei traffici marittimi internazionali, manifestatesi prima della crisi che ha avuto il suo culmine nel 2009, e confermatesi all'avvio della lenta ripresa, nel 2010 e 2011
- Riferendosi al traffico dei container, si evidenziava, nel 2009, una netta prevalenza dei traffici intra-asiatici (56,2 milioni di TEU), dieci volte superiori a quelli tra Nord America ed Europa (5,2 milioni di TEU) e tre volte maggiori rispetto a quelli tra Asia ed Europa (16 milioni di TEU) e tra Nord America e Asia (17.3 milioni di TEU)
- Molto significativa appare la crescita dei traffici containerizzati dell'America Latina (11,9 milioni di TEU) che testimonia il forte dinamismo di taluni Paesi dell'area e, in particolare del Brasile
- Le previsioni per i prossimi anni riguardano il consolidamento delle tendenze in atto per Asia e Sud America e, in misura più contenuta, per l'Africa; tali aree si caratterizzano, rispetto al resto del mondo, per un forte differenziale dei tassi di incremento del PIL, nella fase successiva alla recessione

# World container market estimation (2009)



Sources Ronald WIDDOWS, CEO NOL, ITF  
Advisory Board (2009)

# Sviluppo economico di EU27

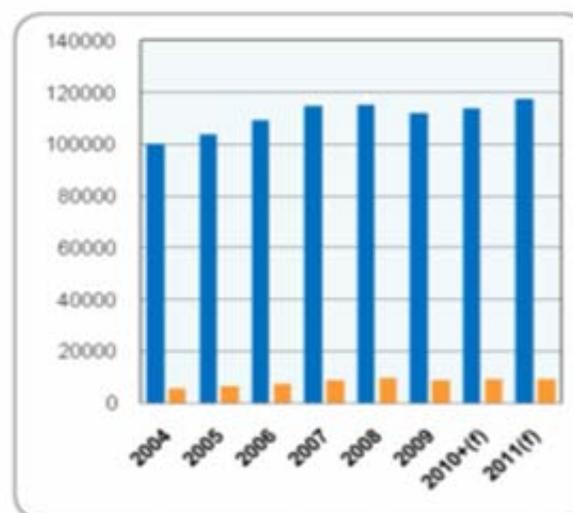
- Un aspetto di cui si deve tener conto ai fini della presente relazione, concerne lo spostamento ad Est del baricentro economico europeo
- Si può, infatti, rilevare che la Nuova Europa (EU 12) ha registrato tra il 2000 e il 2007 un tasso di incremento medio annuo del PIL del 5,30%, nettamente superiore a quello (2,85%) fatto segnare dalla Vecchia Europa (EU 15)
- La Nuova Europa sta divenendo, sempre più, l'origine e la destinazione di flussi di traffico continentali, in particolare con l'area del Sud Est europeo
- A tali flussi di traffico si debbono, anche, aggiungere quelli con le regioni contigue all'Europa Orientale, soprattutto la Russia, ma anche l'Ucraina e le economie caucasiche
- Vanno in direzione del consolidamento di tali flussi i grandi progetti russi e cinesi di collegare per ferrovia l'Europa e il Far East asiatico

# Tasso di crescita del PIL in Europa

Graph 3 GNP growth rate (%)



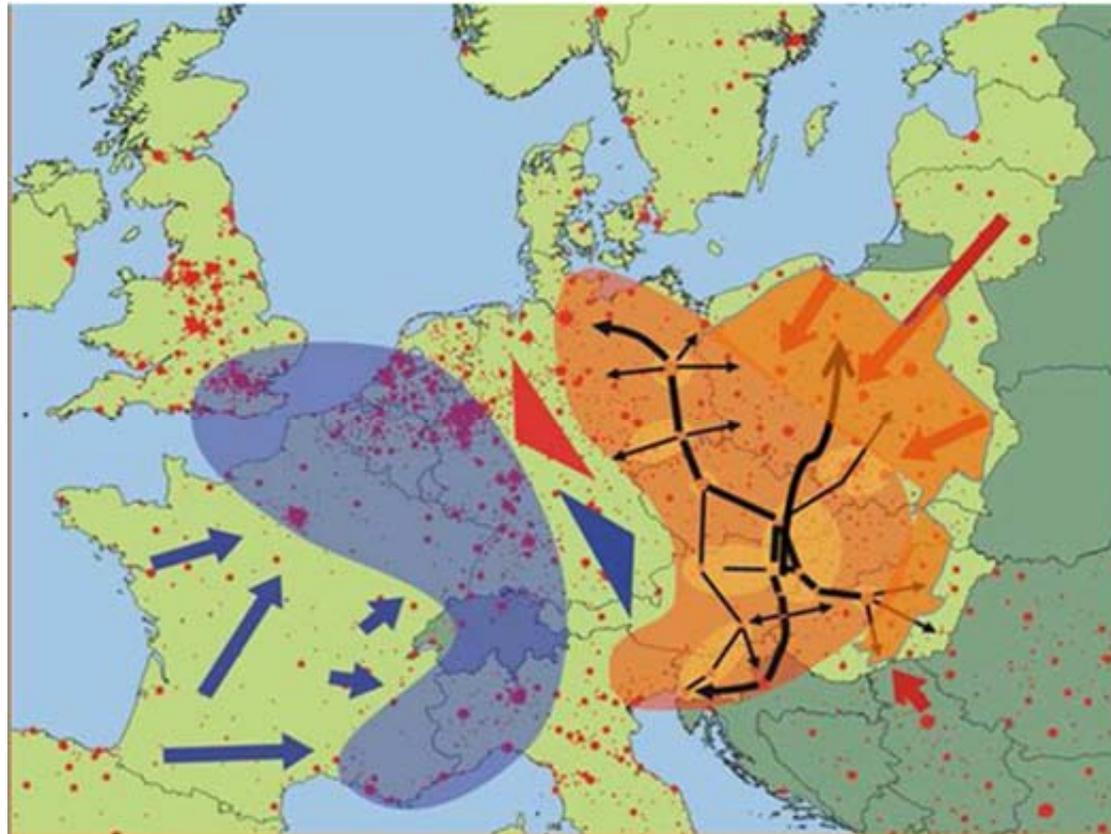
Graph 2 GNP level (100 million of Eur)



# Banana Blu e Orange Pumpkin

- Tale situazione determina un assetto continentale fortemente diversificato rispetto ad un recente passato
- Fino alla fine del secolo scorso asse portante dell'economia continentale era la cosiddetta "Banana Blu", che dal Mar del Nord raggiunge la Pianura Padana, ricomprendendo le aree economicamente più avanzate d'Europa
- La caduta del Muro di Berlino, ha determinato una progressiva traslazione ad est del baricentro economico del continente e la creazione di una nuova area di sviluppo che, sostanzialmente, si attesta intorno al Corridoio Adriatico Baltico
- La fantasia di economisti e geografi ha individuato per tale area la denominazione di "Orange Pumpkin", Zucca Arancione
- La Commissione Europea dei Trasporti ha preso atto, e avvallato, tali opzioni di sviluppo, inserendo i due Corridoi in questione tra la 10 priorità infrastrutturali del continente

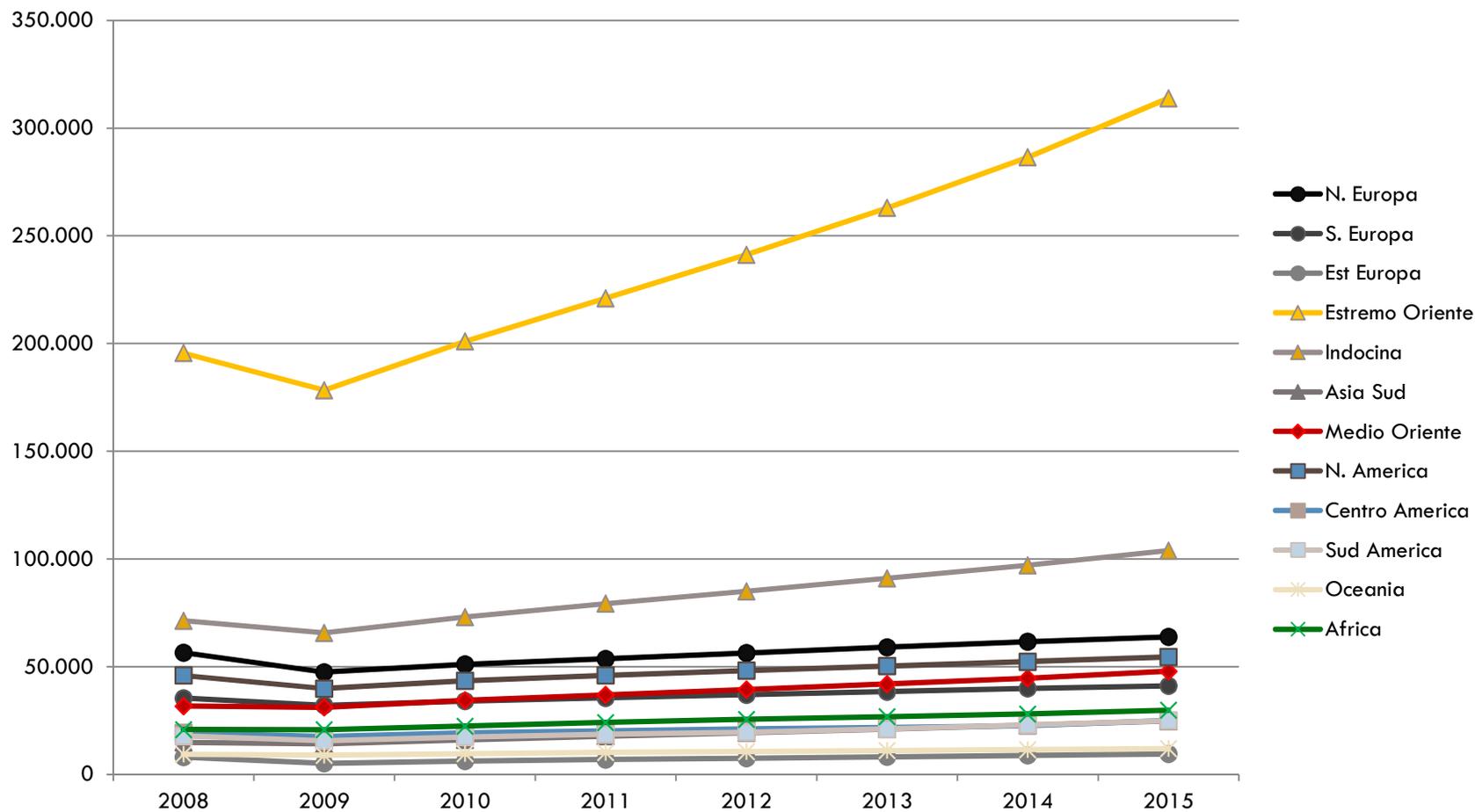
# Dalla Banana Blu all'Orange Pumpkin



# Previsioni sullo sviluppo dei traffici

- Accanto a dati di carattere consuntivo, può risultare utile acquisire anche qualche elemento previsivo sulle possibili evoluzioni dei traffici, a livello generale e macroeconomico
- In questi casi, ci si riferisce generalmente al traffico marittimo, essendo quello che, nei suoi processi evolutivi, induce le variazioni alle altre modalità di trasporto, in particolare a quelle terrestri
- Drewry Shipping Consultant ha elaborato alcune previsioni del traffico containerizzato (ricomprendendovi tare e vuoti, ed escluso il transhipment), che possono risultare interessanti, in considerazione del peso, non esclusivo, ma rilevante, che tale specifico comparto ha sulle attività della logistica
- Come si può rilevare, dal grafico che viene di seguito riportato, è previsto fino al 2015 uno straordinario sviluppo dei traffici riguardanti l'Estremo Oriente, che sovrasta nettamente gli indici relativi a tutte le altre aree considerate
- Buone performance evidenziano, anche i paesi dell'area Mediorientale, che dovrebbero prevalere, in termini di traffico globale, sull'Europa Meridionale
- Risultati positivi dovrebbe conseguire anche il Continente Africano, migliori di quelli di India, Centro e Sud America; incrementi dovrebbero registrare anche i traffici dell'Europa dell'Est, sia pure riferiti a quote ridotte di traffico

# Grafico 4. Previsioni di sviluppo del traffico container (comprese tare e vuoti ed escluso il *transshipment*)

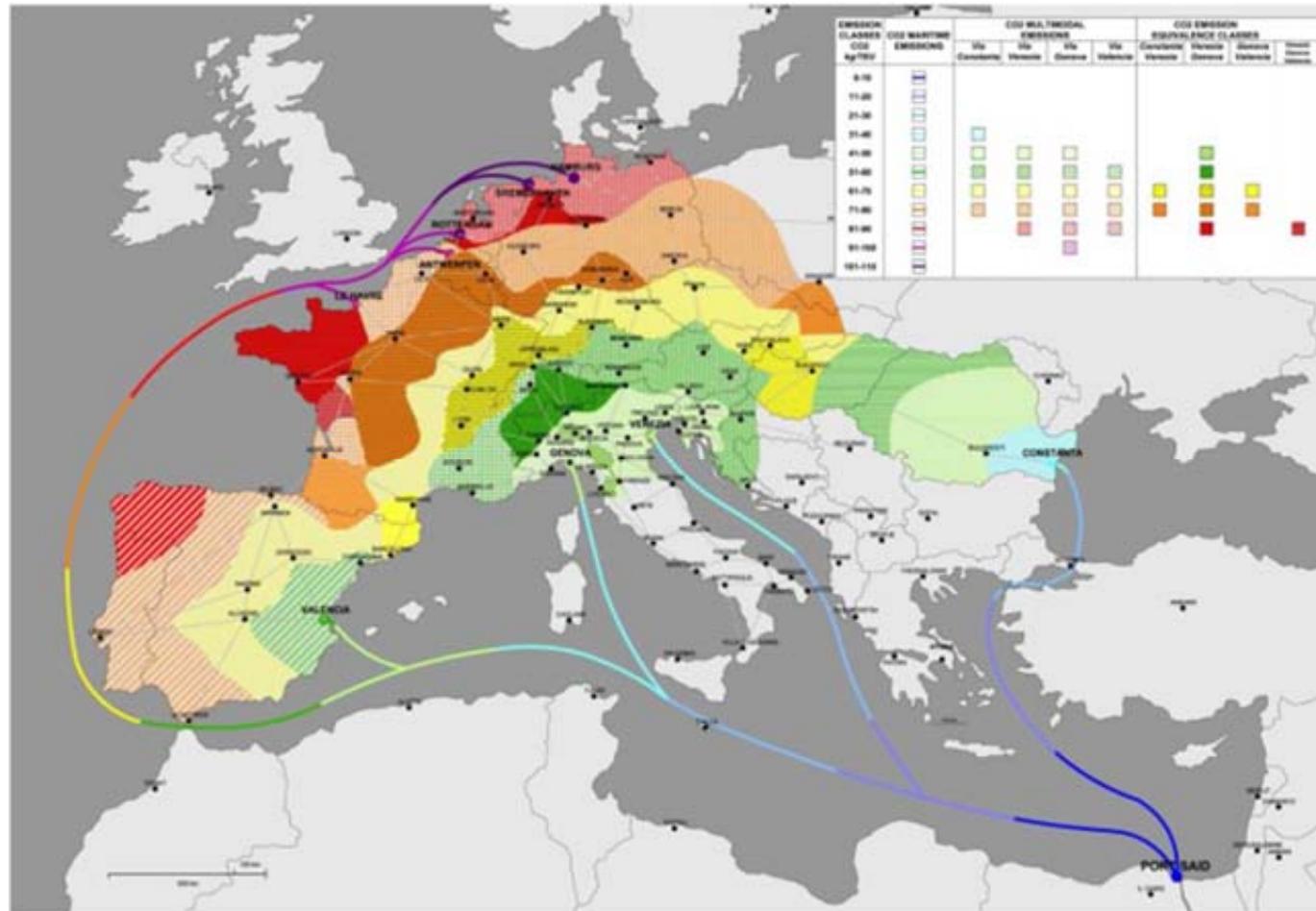


Fonte: Drewry shipping consulting

# Prospettive dei traffici mediterranei

- L'attenzione nei confronti delle potenzialità logistiche italiane è espressione di una generale positiva valutazione della Commissione Trasporti nei confronti della valorizzazione della portualità e dei sistemi logistici mediterranei
- Le motivazioni di tale orientamento risiedono prioritariamente nelle scelte che la UE ha inteso fare nei confronti del contenimento dei costi di trasporto, attraverso la riduzione dei consumi energetici
- Il contenimento dei consumi energetici si traduce, anche, in un sensibile abbattimento delle emissioni di gas con effetto serra
- Far gravitare crescenti flussi di traffico sulla portualità mediterranea, piuttosto che su quella del Northern Range, va proprio nella direzione sopra indicata
- La tabella che segue evidenzia i vantaggi che il Nord Tirreno e il Nord Adriatico presentano nei confronti di due grandi scali della portualità nord europea, in termini di minori distanze da percorrere e di riduzione dell'emissione di CO<sub>2</sub>

# Isocarbon emissions for a 20 TEUs Container from Port Said to main destinations by truck through the different EU gateway regions



SoNorA Project (2009)

## Transport and Environmental best intermodal choices to ship a Container from Port Said (Egypt) to Paris and Warsaw

From Port Said	To Paris				To Warsaw			
	Rotterdam	Hamburg	Genoa	North Adriatic ports	Rotterdam	Hamburg	Genoa	North Adriatic Ports
<b>Distances</b>								
Sea+road (km)	6514	7510	3710	3715	7477	7538	4102	3835
Sea+railway (km)	6503	7503	3638	3619	7625	7544	4162	3903
<b>Transit Time</b>								
Sea+road (min)	111840	13040	5836	5538	12758	13372	6121	5576
Sea+railway (min)	1214	13907	6525	6416	13898	13968	7311	6841
<b>Consumption [ KOE/ teu, kg of oil equivalent / teu]</b>								
Sea+road (kg/teu)	316	447	332	369	527	452	418	396
Sea+railway(kg/teu)	243	291	158	161	314	295	189	179
<b>Emissions [ CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, NMVOC, PC] [kg/teu]</b>								
Sea+road (kg/teu)	146	209	157	175	247	212	198	188
Sea+railway(kg/teu)	112	135	73	75	145	136	89	84

# Vantaggi competitivi del Southern Range

- In effetti, si evince da documenti comunitari che "lungo le coste è necessario prevedere una maggior quantità di sempre più efficienti punti di accesso ai mercati europei, eliminando in tal modo una congrua quota del traffico che attraversa inutilmente il continente" (in particolare, utilizzando la rete stradale)
- Deriva da questa constatazione la convinzione, maturata a livello comunitario, delle necessità di un mutamento significativo nella distribuzione del traffico tra i porti continentali
- Ulteriore elemento rafforzativo dell'esigenza di orientare in termini differenti i traffici europei, deriva dal rilievo che un container cinese, destinato a Monaco di Baviera, via Suez, risparmierebbe 280 km di percorso terrestre e 4.815 km di itinerario marittimo, transitando dai porti meridionali, anziché da quelli settentrionali
- A questo riguardo, va rilevato che un recente studio, predisposto dal NEA, per conto dei porti di Anversa, Rotterdam e Amburgo, evidenzia che "una parte importante e crescente (43%) del traffico container europeo è legata ai flussi commerciali, via Suez, con Cina, Giappone, Corea e Paesi dell'ASEAN
- Questo traffico elude per lo più i porti mediterranei, facendo rotta verso Nord, mentre si potrebbero risparmiare tempi e costi, impiegando taluni scali meridionali

# Il ruolo dell'Alto Adriatico



- Nel contesto sommariamente delineato, l'area triveneta, allargata all'Emilia Romagna, può venir considerata, in termini unitari, in linea con gli orientamenti comunitari e con quelli sostenuti dal Piano Nazionale della Logistica
- Il consolidamento delle due direttrici nord-sud (Brennero e Pontebbana), unito alla realizzazione del Corridoio Mediterraneo (ex Corridio n. 5), darebbero al sistema dell'Alto Adriatico la possibilità di giocare un ruolo importante nel quadro dei traffici mediterranei, configurandosi come ulteriore porta di accesso (unitamente al sistema del Nord Ovest) per i mercati dell'Europa Centrale, e come riferimento primario per quelli dell'Europa Orientale
- L'Alto Adriatico consoliderebbe, altresì, la sua posizione nel contesto internazionale della macroregione Adriatico – Ionica, nel cui ambito si sta cominciando ad operare in termini di cooperazione, non disgiunta da una accesa competitività

# Gli assi transnazionali

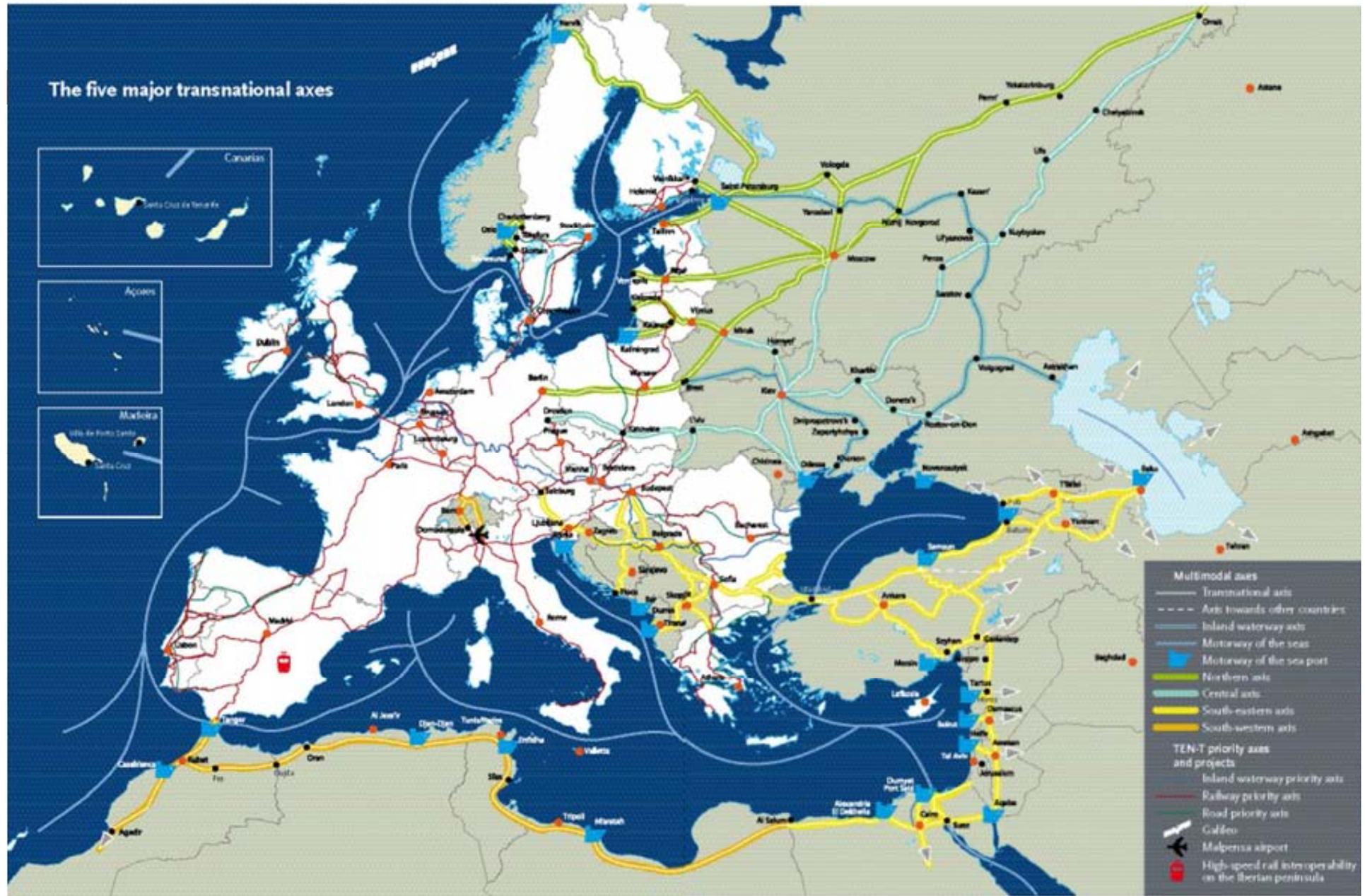
- L'Unione Europea ha definito nel corso del 2007 gli assi transnazionali, da considerare come quadro di riferimento per i futuri sviluppi della Comunità e per le sue integrazioni con i territori contermini
- Si tratta di un disegno che mira, in primo luogo a rafforzare i collegamenti con i paesi europei che non sono ancora entrati nell'ambito comunitario
- Si tratta di un'azione lungimirante che mira a creare le premesse affinché, in tempi non brevissimi, ma neppure eccessivamente dilazionati, si possa dare concretezza ad un sogno unitario europeo, obiettivo imprescindibile se si vuole difendere il ruolo del vecchio continente in un sistema globalizzato

# I 5 assi transnazionali

Asse	Caratteristiche
Autostrade del mare.	Collegano i mari Baltico, di Barents, l'Atlantico, il Mediterraneo, il Mar Nero e il Mar Caspio assieme ai paesi costieri all'interno delle aree marine e con estensione attraverso il Canale di Suez e verso il Mar Rosso.
Asse del Nord	Connette la parte settentrionale dell'Unione europea con la Norvegia a Nord e con Bielorussia e Russia a Est, nonché, in previsione, una connessione alla regione di Barents attraverso Norvegia, Svezia, Finlandia e Russia.
Asse Centrale	Collega il centro dell'Unione all'Ucraina e il Mar Nero e, attraverso una via d'acqua interna, il Mar Caspio, comprendendo inoltre una diretta connessione dall'Ucraina alla ferrovia Trans – siberiana e un collegamento dalla via d'acqua interna del Don/Volga al mar Baltico.
Asse Sudorientale	Collega l'Unione con i Balcani e la Turchia e oltre al Caucaso meridionale e al Mar Caspio, nonché verso il Medio Oriente fino all'Egitto e al Mar Rosso.
Asse Sudoccidentale	Collega l'Unione nella sua parte sudoccidentale con la Svizzera e il Marocco, compreso il collegamento trans-Magrebino tra Marocco, Algeria, Tunisia e le sue estensioni verso l'Egitto.

Fonte: European Commission, Energy and Transport DG - European Communities, 2007

# Gli assi transnazionali prioritari



# Il mercato eurasiatico

## Le Nuove Vie della Seta

- Il grande mercato euro-asiatico tende, comunque, a ricercare alternative al trasporto marittimo, non utilizzabile in termini esclusivi ma, sempre, in integrazione con modalità terrestri
- L'alternativa è rappresentata da Corridoi terrestri (ferroviari e stradali), che rappresentano le «Nuove Vie della Seta», che si configurano come alternative, che risulteranno, in futuro, spesso, vincenti
- I principali Corridoi Euro-Asiatici sono:
  - Trans Siberian Railway
  - ITC North South
  - Pan-European International Transport Corridor N. 2
  - Pan-European International Transport Corridor N. 9
  - Baikal-Amur Main Line
- Si tratta di opere di grande impegno, non solo finanziario, che lasciano, comunque, intravedere una decisa volontà di consolidare sistemi economici già forti e competitivi, quali quello cinese e quello russo

# Euro Asian transport corridors



Source: Russian Railways, November 2009

# La Macroregione Adriatica

- Le considerazioni sin qui svolte ci consentono di valutare quali siano, nella fase critica, ma altresì dinamica ed evolutiva, che il continente europeo sta vivendo, le prospettive di sviluppo della Macroregione Adriatica
- La sponda orientale appare, per certi versi, connotata da maggior dinamismo, secondo direttrici che si stanno evidenziando e consolidando
- Tali evoluzioni riguardano, in particolare, la progettazione, e l'avvio a realizzazione, di Corridoi che, partendo dai porti, definiscono direttrici di penetrazione verso i mercati interni dell'Europa balcanica

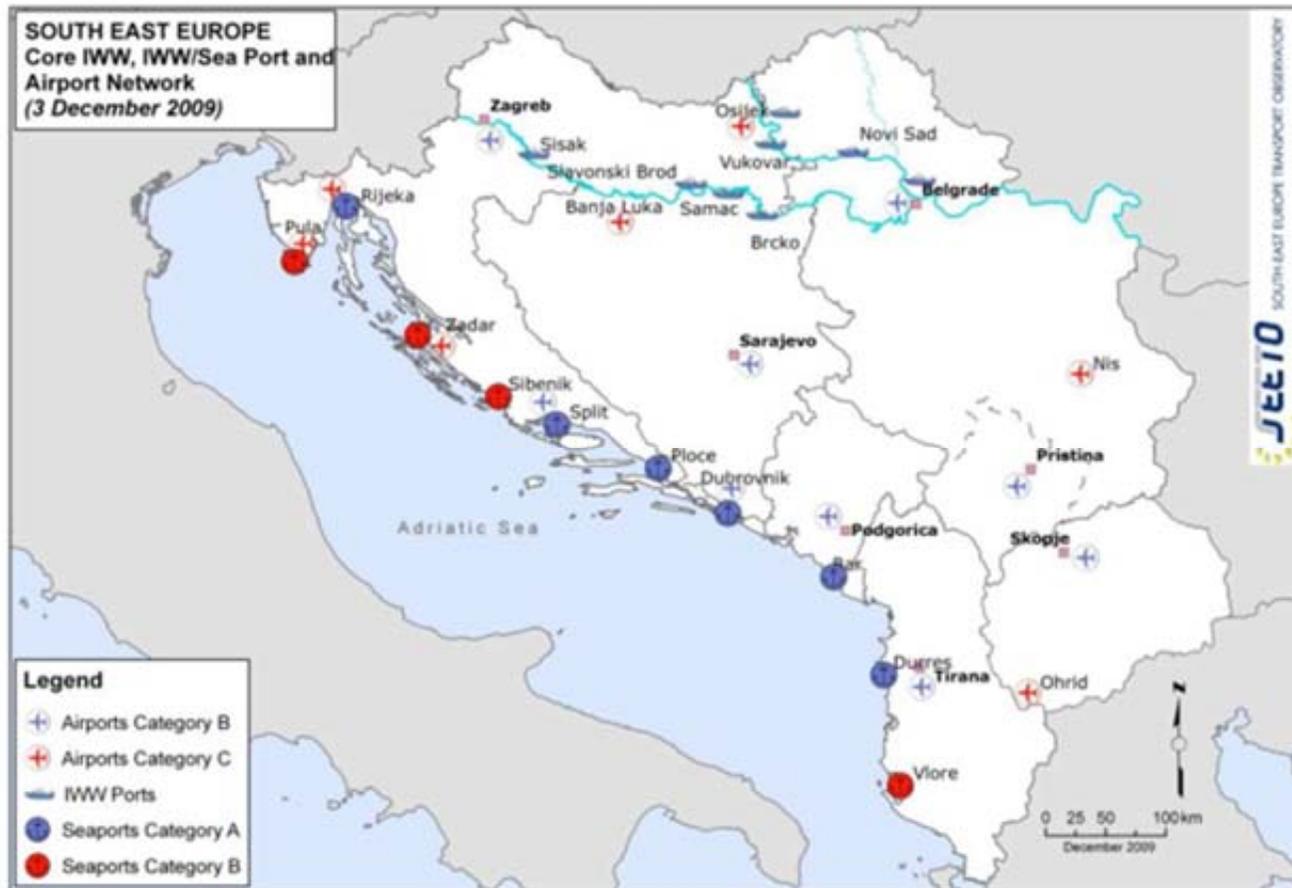
# I Corridoi attestati sulla sponda orientale della Macroregione

- I Corridoi che si stanno consolidando sulla costa orientale della Macroregione, sono:
  - Il Corridoio VIII (non confermato tra le priorità assolute) che, partendo dalla portualità albanese (Durazzo), raggiunge quella del Mar Nero
  - Il Corridoio Bar-Belgrado-Timisoara che, prendendo avvio dal porto montenegrino, raggiunge due snodi di grande rilievo per l'economia dell'Europa Orientale
  - La bretella di collegamento tra il porto croato di Ploce e il Corridoio Mediterraneo
  - La bretella di collegamento tra il porto croato di Fiume e lo stesso Corridoio Mediterraneo
- Risulta evidente che, in proiezione futura, si consolideranno molteplici direttrici che, partendo dalla costa orientale della Macroregione, consentiranno di raggiungere agevolmente i mercati, dinamici e vitali, dell'area balcanica, nella quale si trovano Paesi connotati da elevati e costanti tassi di sviluppo

# Principali direttrici sulla sponda orientale adriatica



# SEETO Core port and airport network



# La ridefinizione programmatica in termini di macroregione

- E' necessario, quindi, sulla base delle indicazioni che emergono dai documenti comunitari e nazionali, ricostruire una linea di sviluppo per una programmazione di macro area, coerente con le direttive definite, a livello generale
- E' opportuno, in primo luogo, valutare se un'operazione di questo tipo, abbia un suo specifico significato e una sua coerenza con gli obiettivi che si intendono perseguire, a livello economico e trasportistico
- In tale ottica, è opportuno considerare il bacino nella sua globalità, includendovi, quindi, anche la sponda orientale, con la quale si deve interagire per finalità plurime
- L'analisi deve, quindi, ampliarsi per considerare quali siano le prospettive di interazione e di sviluppo integrato dell'area considerata

# I collegamenti trasversali

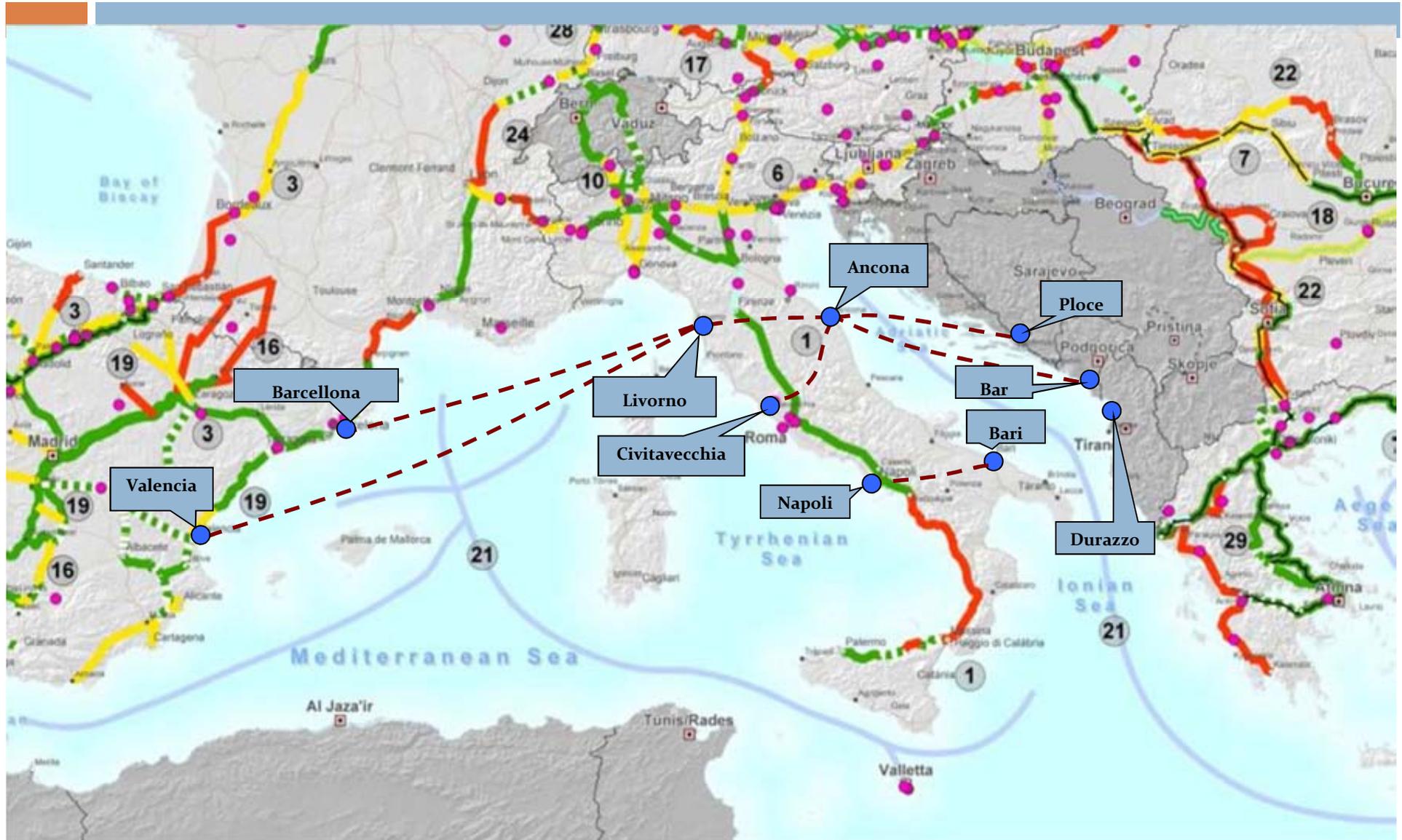
- La prosecuzione del Corridoio Adriatico - Baltico alle Marche e alla Puglia, consentirebbe di disporre di due assi nord - sud sul Tirreno e sull'Adriatico
- Diverrebbe, a questo punto, necessario consolidare gli assi trasversali di collegamento tra i due Corridoi
- A livello comunitario è previsto il collegamento Napoli - Bari, in grado di consolidare le relazioni tra sistemi portuali molto dinamici, quali quello campano e quello pugliese, capaci di ottenere buoni risultati, pur in assenza di adeguate dotazioni infrastrutturali e strutturali
- Per definire compiutamente il quadro infrastrutturale, si rende necessario dare concreta attuazione a progetti già in essere, e in parte realizzati, per collegare Livorno con Ancona
- Rafforzano le connessioni tra Tirreno e Adriatico la già operativa Orte-Ravenna e, in prospettiva la Civitavecchia-Ancona
- Si creerebbe, in tal modo, un sistema infrastrutturale e logistico idoneo a valorizzare le specifiche potenzialità italiane e capace, altresì, di supportare il rilancio e lo sviluppo di importanti aree distrettuali presenti nell'Italia Centrale

**Land Bridge Livorno – Ancona;**

[Barcellona / Siviglia – Livorno – Ancona – Ploce / Bar]

**Land Bridge Ancona – Civitavecchia**

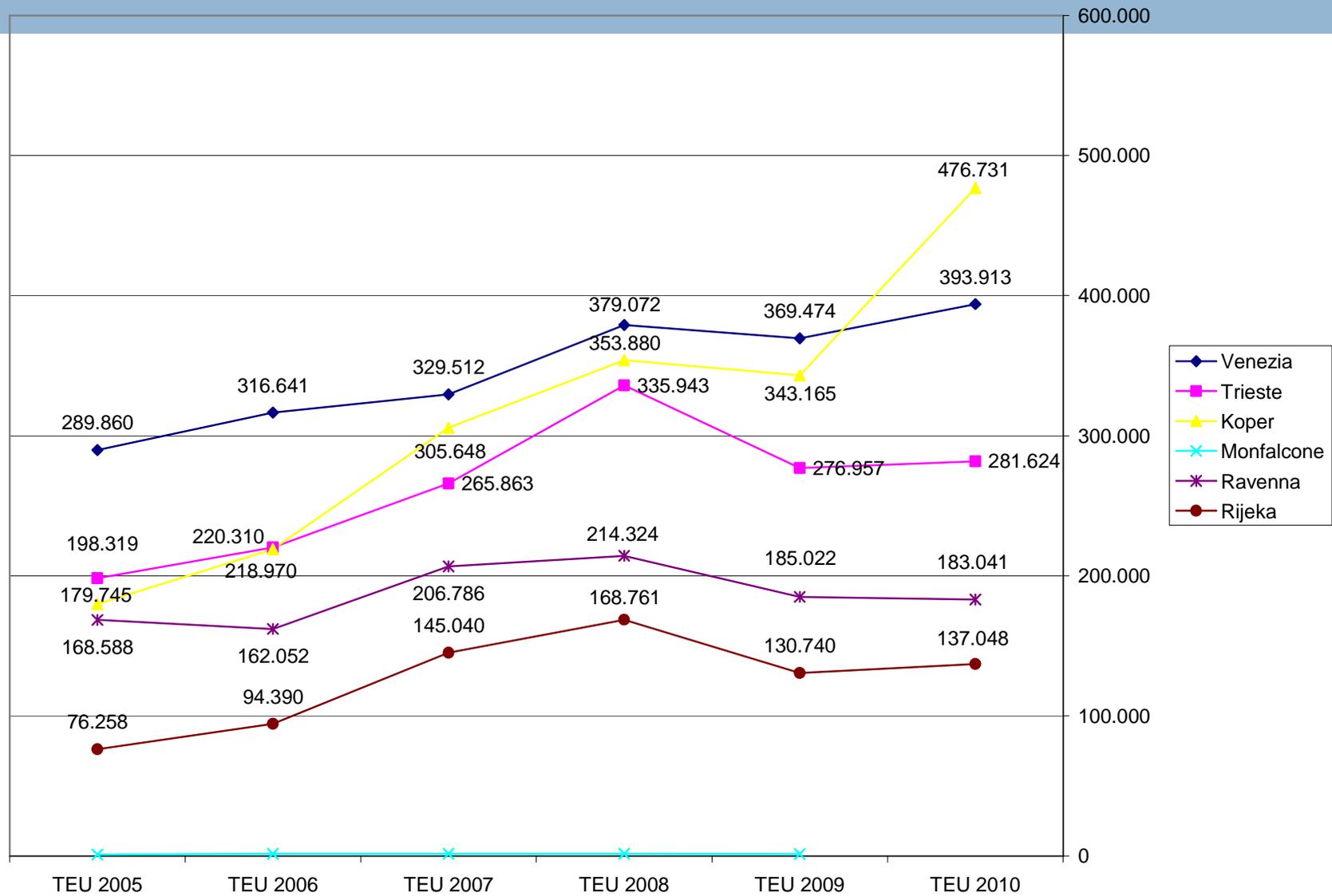
**Land Bridge Napoli – Bari**



# I traffici in Adriatico

- Prendendo in esame la situazione esistente negli anni immediatamente precedenti la crisi (2007/2008), si può rilevare, limitando l'analisi ai container, che tra le due sponde adriatiche il traffico risultava sostanzialmente di pari entità, intorno ai 600.000 TEU su ciascuna delle due sponde
- La differenza sostanziale sta nel fatto che la situazione riscontrabile è frutto di differenti trend di sviluppo, registratisi nei primi anni del nuovo secolo, che si è attestato sul 7% annuo sulla sponda occidentale e sul 70% in quella orientale
- Nei prossimi anni il traffico nel bacino Adriatico continuerà a svilupparsi, privilegiando gli scali della sponda orientale che dovrebbero nei prossimi anni attestarsi intorno al 65% del totale
- Tale risultato è frutto del maggior dinamismo che i porti emergenti della sponda est stanno manifestando, risultando maggiormente competitivi dei porti italiani nei confronti di una clientela alla costante ricerca di servizi qualificati, da ottenere al minor costo possibile

# L'Alto Adriatico



# Le relazioni transadriatiche

- Considerando i sistemi operanti nella parte mediana e in quella meridionale dell'Adriatico, si rileva che esistono già attive forme di integrazione che tengono conto di vari fattori, quali la distanza, la tradizione, le differenti forme di collaborazione
- Gli scambi commerciali, e di conseguenza i traffici, sono destinati ad aumentare, poiché sul sistema logistico dell'Adriatico orientale gravitano paesi con elevati tassi di sviluppo economico, fenomeno che appare destinato a protrarsi nel futuro, prossimo e meno prossimo
- I porti, e i relativi sistemi logistici, che appaiono in grado di affermarsi in termini più concreti, sembrano essere, come è già stato rilevato, quelli di Ploce (Croazia), Bar (Montenegro) e Durazzo (Albania)
- Con tali sistemi portuali e logistici, e le loro connessioni lineari, è possibile consolidare rapporti intensi e continuativi, in grado di valorizzare anche le potenzialità dei nostri porti e delle nostre strutture produttive, determinando il consolidamento di una macroarea, fortemente integrata e competitiva

## II NAPA

- I porti del Nord Adriatico (Ravenna, Venezia, Trieste, Capodistria e Fiume), associati nel NAPA (North Adriatic Ports Association), potrebbero, secondo stime accreditate, movimentare da 8 a 10 milioni di Teu, offrendo un significativo supporto all'azione di riequilibrio dei traffici continentali
- Il ruolo dell'Associazione ha un indubbio ruolo promozionale del "Multiport Gateway del Nord Adriatico", nell'ambito del quale, peraltro, non mancano, in questa fase, gli elementi di competitività
- I cinque scali saranno, comunque, in futuro, adeguatamente supportati dai tre Corridoi prioritari della Rete Centrale Europea TEN-T (Adriatico-Baltico, Mediterraneo e Helsinki-La Valletta), ma dovranno provvedere a potenziare adeguatamente la loro dotazione di banchina, che rischia di venir posta in condizioni di affaticamento, ove dovessero trovare conferma nei prossimi anni, i trend di sviluppo del traffico containerizzato registrati negli ultimi due esercizi

# Il Northern Range Adriatico

- In effetti, un recente studio, redatto da MDS Transmodal e presentato al Parlamento Europeo, evidenzia la possibilità di movimentare 8 milioni di container/annui, con un incremento del 350% circa, rispetto ai livelli attuali
- Lo studio evidenzia, anche, che il mercato europeo, contendibile per i porti del Nord Adriatico è essenzialmente quello attraversato dal Corridoio Adriatico-Baltico, includendovi, anche, la Lombardia, la Baviera e il Baden-Wurtemberg
- I porti in questione dispongono, in effetti, della migliore localizzazione geografica per realizzare la connessione europea con le economie emergenti dell'Estremo Oriente, nel rispetto della strategia europea in materia di trasporti sostenibili e di crescita economica
- La Commissione Europea prevede espressamente che i Porti del Northern Range Adriatico definiscano e realizzino progetti di sviluppo portuale, senza trascurare le indispensabili connessioni ferroviarie, per poter costituire uno dei punti di accesso all'Europa per il resto del mondo

# Prospettive della macroregione

- Traendo le conclusioni da quanto è stato esposto nelle slide precedenti, si può affermare che la Regione Adriatico - Ionica ha, nel suo complesso, rilevanti possibilità di sviluppo integrato
- Gli orientamenti espressi a fine 2011 dalla Commissione Europea manifestano nei confronti dell'area in questione una concreta attenzione, che si traduce in scelte infrastrutturali di rilevante impegno
- Il consolidamento dei grandi Corridoi plurimodali offre, in effetti, alle attività logistiche e trasportistiche dell'area opportunità estremamente favorevoli, che possono concretizzarsi, ove si realizzino gli interventi necessari e si operi con determinazione e chiarezza di intenti

# Le Partnership Pubblico Privato

- Per il potenziamento del sistema infrastrutturale italiano si rendono, ovviamente, necessari investimenti di ampia portata, difficili da realizzare ipotizzando interventi di finanza pubblica
- La strada da seguire è, dunque, quella del coinvolgimento del capitale privato in operazioni di sviluppo infrastrutturale, intese in senso lato e complessivo
- La realizzazione di Partnership Pubblico Privato (PPP) appare, quindi necessaria per ridare slancio al nostro sistema dei trasporti e della logistica
- Per conseguire tale obiettivo è necessario disporre di regole e tempi certi, elementi che, in questa fase, non sono reperibili nel nostro Paese
- Tentativi in questa direzione sono stati effettuati negli anni passati, con risultati se non nulli, quanto meno assolutamente modesti
- In presenza di ipotesi di intervento, ubicate in talune aree del Paese, è scattato il gioco perverso dei veti incrociati, provenienti da altri territori, che hanno concretamente bloccato qualsiasi ipotesi di sviluppo

# Il Project Financing

- In effetti, temendo che venisse alterato con interventi significativi e concentrati, l'equilibrio, peraltro precario e insoddisfacente, del sistema italiano dei trasporti e della logistica, si è preferito contrastare operazioni che avrebbero potuto determinare un significativo progresso economico del Paese
- La carenza di base, da cui derivano i limiti strutturali del nostro Paese, è la mancanza di un quadro di riferimento programmatico, dal quale derivare scelte coerenti, idonee a fronteggiare una competizione internazionale che diviene sempre più agguerrita
- Si debbono, di conseguenza, ritenere urgenti interventi idonei a rilanciare il sistema italiano dei trasporti e della logistica e, con esso, l'economia del Paese
- E' di tutta evidenza che mirati interventi nel settore delle infrastrutture, sono in grado, in virtù degli effetti moltiplicativi, di ridare slancio ad un sistema economico stagnante, stimolando il settore industriale e creando nuovi posti di lavoro
- La realizzazione degli interventi secondo la logica del project financing consente, poi, con una limitata quota di intervento pubblico, di stimolare, in presenza di adeguate garanzie sul rispetto delle regole, rilevanti investimenti privati

# Le regole

- Per poter conquistare l'attenzione e la disponibilità di privati imprenditori è necessario essere in grado di offrire regole coerenti con le vigenti normative europee e idonee a dare garanzie per i capitali investiti
- Parimenti indispensabile è poter assicurare tempi realizzativi certi, modificando radicalmente un'inveterata consuetudine italiana di allungare a dismisura i tempi intercorrenti tra la decisione e il momento di effettiva disponibilità di un'opera
- Non è ipotizzabile di reggere il passo di una concorrenza dinamica e aggressiva, continuando a operare come da troppi anni stiamo facendo, aggravando il gap esistente tra il nostro Paese e i suoi principali antagonisti

# Le società di corridoio

- Una delle possibilità prese recentemente in esame, e non portate avanti con la dovuta determinazione, è riferibile alle cosiddette “Società di Corridoio” che prevedono forme di gestione integrata di infrastrutture puntuali e lineari
- E' un'ipotesi recentemente riproposta a livello governativo, con la possibilità affidata alle Autorità Portuali di farsi promotrici di forme di integrazione con le aree retroportuali e con le imprese di gestione di infrastrutture lineari
- E' una soluzione sulla quale, in linea di principio, si può concordare, salvo evidenziare che una possibilità di questo genere, offerta a 23 Autorità Portuali, è tale da ingenerare pesanti sovrapposizioni e duplicazioni, capaci di rendere ancor più complessa e farraginoso la situazione gestionale del nostro sistema logistico
- Appare, di conseguenza, necessario avere chiari gli orientamenti comunitari che stimolano alla realizzazione di sistemi portuali integrati, per realizzare una dimensione competitiva con i grandi concorrenti europei

# Le performance ambientali

- Un elemento da tenere in attenta considerazione è legato alle performance ambientali di sistema
- Gli aspetti ambientali rappresentano un rilevante vantaggio per la portualità mediterranea, nei confronti di quella nord europea, rispetto agli importanti traffici con il Far East
- I quattro/cinque giorni di navigazione in meno che la portualità mediterranea offre rispetto a quella nordeuropea, rappresentano un vantaggio decisivo in termini di risparmio di bunker e di contenimento di emissioni di gas con effetto serra
- E' sufficiente, a questo riguardo, ricordare che un container che da Port Said raggiunga Monaco di Baviera attraverso uno dei porti italiani del Nord Adriatico, nave più treno, produce 56 Kg/TEU di CO<sub>2</sub>, contro i 134 Kg/TEU dei porti del Northern Range
- Utilizzando la combinazione nave più autocarro, per lo stesso itinerario, si avrà rispettivamente una produzione di 101 Kg/TEU di CO<sub>2</sub> utilizzando il Corridoio Adriatico, contro i 209 Kg/TEU registrabili attraverso la portualità nord europea

# L'economia sanmarinese

- L'economia sammarinese, e mi avvio alle conclusioni, non potrà che trarre vantaggio dallo sviluppo della macroregione adriatica, considerata nella sua estensione globale
- In effetti, San Marino non si trova lontana dai terminali del Corridoio Adriatico-Baltico, destinato a divenire uno degli assi portanti dello sviluppo del continente europeo
- San Marino dispone di un mix produttivo che ritengo vada salvaguardato, poiché rappresenta un presupposto essenziale per garantire equilibrati itinerari di sviluppo, anche nella logica della sostenibilità ambientale

# Gli Euro Bonds

- Il ruolo che l'Unione Europea intende dare all'aspetto finanziario del processo di sviluppo infrastrutturale, da realizzarsi attraverso l'emissione di Euro Bonds, offre ai sistemi più aperti e flessibili, la possibilità di operare concretamente, per supportare un grande disegno di sviluppo
- Si tratta di un comparto nei confronti del quale San Marino può risultare specificamente vocata, e che andrebbe seguito con attenzione, poiché si tratta di attività finanziarie non legate a vuote esercitazioni contabili e speculative, ma solidamente ancorate ad un prioritario processo di sviluppo europeo

# Le energie rinnovabili

- Un altro settore nel quale, accanto alla logistica, mi sembra sia, in questa fase, utile investire, è quello delle cosiddette energie rinnovabili, nei confronti delle quali si sta manifestando una crescente attenzione degli operatori industriali, come pure di quelli finanziari
- Il rilevante fabbisogno di energia e la troppo stretta dipendenza dalle fonti fossili, inducono a ritenere irrinunciabile e indilazionabile l'attivazione di una seria e responsabile politica energetica, cosa che l'Italia, dopo Mattei, non ha più realizzato
- Anche in questo settore non appare improprio investire, in particolare in quei comparti che risultano, in questa fase, in grado di assicurare rientri sufficientemente rapidi per i capitali investiti

# Un osservatorio sull'area balcanica

---

- Sono molte, poi, le iniziative sulla sponda orientale dell'Adriatico e nell'area balcanica che su di essa gravitano, meritevoli di attenta considerazione, riguardanti sia il comparto dei trasporti e della logistica, che altre attività produttive, legate in maniera particolare all'industria
- Dei fenomeni in atto, che dovrebbero svilupparsi con intensità crescente nei prossimi anni, dopo aver superato l'attuale crisi, San Marino può configurarsi come osservatore attento, pronto a cogliere le opportunità che si presenteranno

# Considerazioni conclusive

- Considerando la Macroregione dal punto di vista italiano, si pongono talune priorità che riguardano il consolidamento del Corridoio Adriatico da Ravenna alla Puglia, sia considerando tale operazione in termini attuativi di un progetto che ha visto anni addietro impegnate le sette regioni italiane che si affacciano sul mare in questione, sia interpretandolo come prolungamento del più recente Corridoio Adriatico - Baltico
- In termini di sostanziale contestualità si debbono realizzare le connessioni trasversali sul territorio italiano, da interpretare come land bridge tra Tirreno e Adriatico
- Un'ulteriore opzione si riferisce al consolidamento delle relazioni all'interno della Macroregione, che prevedono l'intensificazione dei rapporti tra le due sponde, nell'ambito di un progressivo consolidamento degli scambi commerciali tra i Paesi aventi precipui interessi nel bacino Adriatico-Ionico

# Considerazioni conclusive

- Valutando le esigenze complessive dell'area, includendovi, quindi, anche quelle della sponda orientale, è auspicabile che si consolidino i già buoni rapporti, in molti casi esistenti
- Possono avere un peso non irrilevante in tale ottica, gli interventi di imprese italiane nel consolidamento del sistema infrastrutturale della sponda orientale, operando in termini di collaborazione e di integrazione, al fine di conseguire una valorizzazione della macroregione
- Va in tale direzione il contributo che imprese italiane stanno offrendo, ad esempio, all'ammodernamento della linea ferroviaria Bar - Belgrado, operazione che, unita agli interventi della Fiat nell'area di Kragujevac (in Serbia), possono rafforzare la presenza italiana su mercati in fase di rapido sviluppo

# Considerazioni conclusive

- Si può, in definitiva, affermare che, nel quadro evolutivo del Bacino mediterraneo, la macroregione Adriatico - Ionica può giocare un ruolo di grande rilievo
- Tale possibilità deriva, in termini significativi, dalle scelte effettuate a livello comunitario, che intendono valorizzare gli itinerari meridionali, anche in vista del conseguimento di obiettivi di risparmio energetico e di difesa ambientale
- La macroregione va considerata nella sua configurazione complessiva e, quindi, sia con le sue connessioni tirreniche che con i Corridoi di penetrazione nell'Europa orientale e balcanica
- La si può, in sostanza, identificare con l'area mediterranea definita West Med, che include anche il bacino del Mar Nero, che offre la possibilità di collegamenti con il grande mercato russo

# Considerazioni conclusive

- Nell'ambito della mia relazione ho cercato di evidenziare l'importanza che, partendo dal mito e dalla leggenda, passando per la storia e approdando all'attualità, i trasporti e la logistica hanno avuto per lo sviluppo dell'umanità
- Non è improprio, in effetti, parlare di logistica anche con riferimento all'antichità, poiché di tale disciplina, in particolare in chiave militare, i nostri progenitori romani sono stati maestri
- All'impianto infrastrutturale si è, peraltro, sempre aggiunto uno sforzo culturale e ideale, che è stato il vero, autentico motore dello sviluppo dell'umanità
- Anche in questa fase, più che mai in questa fase, è necessario che al meritorio sforzo che l'Unione Europea intende compiere per potenziare le connessioni materiali, si accompagni un ancor più convinto impegno per realizzare autentiche e sincere connessioni morali, basate sui valori fondanti della civiltà occidentale
- Se non si affronterà tale impegno, se non si realizzerà un'autentica coesione europea, il futuro del vecchio continente, incalzato dalle prorompenti forze che si stanno affermando nel mondo globalizzato, appare incerto e problematico
- Dobbiamo, tuttavia, essere fiduciosi e credere che le grandi risorse intellettuali e culturali di cui l'Europa dispone, sapranno consentirle di riprendere il ruolo di leader morale che le compete