



it



Unione europea  
Politica regionale

# inforegio

| N. 18 | Dicembre 2005 |

## panorama



**I trasporti: motore dello  
sviluppo regionale**

# Sommario

## I trasporti: *motore dello sviluppo regionale*

### **Infrastrutture di trasporto: conciliare crescita e coesione in Europa**

Indispensabili alla crescita economica delle regioni, le infrastrutture di trasporto possono favorire la coesione sociale soltanto a determinate condizioni.

### **I sistemi di trasporto sostenibili: una priorità della politica europea**

Il sostegno a sistemi di trasporto che rispettano l'ambiente rappresenta uno dei quattro pilastri della strategia comunitaria di sviluppo sostenibile. Spezzare il nesso tra crescita dei trasporti e crescita economica è un obiettivo chiave della politica europea.

### **Testimonianza: regione del Danubio**

### **Il FESR in azione: Francia, Regno Unito, Grecia, Finlandia**

### **Testimonianza: Interreg IIIB Europa nord-occidentale**

### **Reportage: la svolta dell'Algarve**

Per il sud del Portogallo, la modernizzazione dei trasporti coincide con una nuova fase socioeconomica.

### **Testimonianza: Estonia, Lituania, Lettonia, Polonia, Finlandia**

### **Testimonianza: Spagna**

### **Fondo di coesione e ISPA in azione**

3



8



12



13

14



15



19



20



21

Proprietà foto (pagine): Commissione europea (1, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 21), ARGE Donauländer (12), SEEDA (14), CCDDR (15, 16, 18), AEIDL (11, 16, 17, 19), AGILE (13), Angus Transport Forum (13), Gefyra S.A. (13), URBAN II Helsinki (13), Puerto de Barcelona (20), ZSR (21), National Motorway Co. (21), EIB/BEI (21).

In copertina: container in transito nel porto di Belfast (Regno Unito).

Alla redazione del presente numero hanno collaborato: Adam Abdulwahab, Maurizio Castelletti, Pierre Ergo, Véronique Faure, Manuel Gavira, Jean-Luc Janot, Mario Rodrigues, Maj Theander.

Editore responsabile: Thierry Daman, CE, direzione generale della Politica regionale

La presente pubblicazione è stampata su carta riciclata in lingua inglese e francese.

Il dossier tematico è disponibile in 19 lingue dell'Unione europea sul sito Internet  
[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/index\\_it.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_it.htm)

I testi riprodotti nella presente pubblicazione non hanno valore giuridico.



# Infrastrutture di trasporto: conciliare crescita e coesione in Europa

di Yves Crozet <sup>(1)</sup>

**Indispensabili alla crescita economica delle regioni, le infrastrutture di trasporto possono favorire la coesione sociale soltanto a determinate condizioni.**



Viadotto sull'autostrada Bilbao-Santander (Spagna)

Sin dalla sua costituzione alla fine degli anni cinquanta, la Comunità economica europea ha dovuto affrontare il problema delle disparità di ricchezza tra i suoi Stati membri. All'epoca vi erano sostanziali differenze, ad esempio, per quanto riguarda il PIL pro capite di Italia e Germania. Ma queste differenze erano ancora più marcate se si considerava il PIL regionale per abitante: il Baden-Württemberg o l'Île-de-France erano nettamente più ricchi della Puglia o della Sicilia. Una questione cruciale che si è ripresentata puntualmente ad ogni allargamento. Tra i nuovi paesi che sono progressivamente entrati a far parte dell'Unione europea (Grecia, Spagna, Portogallo, Polonia ecc.) figuravano, e figurano tuttora, regioni che presentano un PIL pro capite anche 15 volte inferiore rispetto alle regioni più ricche.

Poiché la convergenza dei tenori di vita tra gli Stati membri è uno degli obiettivi dell'Unione europea, non era possibile accontentarsi di questa situazione o lasciare che la questione si risolvesse con i soli flussi migratori dalle zone svantaggiate verso le aree più dinamiche. Offrire alle regioni in difficoltà la possibilità di ottenere una significativa crescita economica, possibilmente più rapida di quella delle altre regioni, è diventato uno degli obiettivi prioritari dell'Unione europea. In questa prospettiva, le infrastrutture di trasporto si sono viste assegnare un ruolo di primo piano: conciliare crescita economica e coesione sociale.

È opportuno sottolineare che, sebbene non sia necessariamente una «missione impossibile», lo sviluppo delle infrastrutture non è di per sé una panacea. Indispensabili alla crescita economica regionale, le infrastrutture di trasporto possono favorire la coesione sociale soltanto a determinate condizioni.

## Crescita e convergenza: la duplice missione delle infrastrutture di trasporto

Nei sistemi di mercato, la crescita economica non si fonda esclusivamente sui progressi tecnici e sui conseguenti aumenti di produttività. Come già dimostrato nei primi trattati di economia politica da Adam Smith e David Ricardo, padri fondatori di tale scienza, anche la divisione internazionale del lavoro svolge un ruolo essenziale. Anche in un mondo privo di progressi tecnici, il raffronto di zone produttive con costi di produzione diversi è di per sé un fattore di guadagno collettivo. L'intuizione di questi pionieri è stata successivamente confermata dai lavori degli economisti contemporanei, sino all'elaborazione del famoso teorema di «HOS» (Heckscher, Ohlin, Samuelson): la libera circolazione dei beni e dei servizi è un adeguato sostituto della diversa dotazione di fattori di produzione dei territori. Anche se troppo spesso si tende a dimenticarlo, ne facciamo quotidianamente l'esperienza. Ogni volta che beviamo un the o un caffè, ogni volta che utilizziamo l'auto, noi consumiamo merci (prodotti esotici, petrolio) la cui produzione è praticamente assente in Europa, ma che la divisione internazionale del lavoro mette a nostra disposizione.

In quest'ottica, le infrastrutture di trasporto svolgono un ruolo fondamentale in quanto rendono possibile la circolazione delle merci e il collegamento tra i territori. Le automobili tedesche, i mobili svedesi o i telefoni finlandesi sono venduti in tutta Europa, così come i prodotti ortofrutticoli spagnoli e i capi di abbigliamento italiani. La messa a punto di sistemi di trasporto efficaci ed efficienti permette ai produttori di ampliare i propri

<sup>(1)</sup> Docente di scienze economiche, università Lione 2, direttore del LET (Laboratorio di economia dei trasporti), UMR CNRS n. 5593 ([www.let.fr](http://www.let.fr)).

mercati, consentendo produzioni in serie e la conseguente diminuzione dei costi unitari. Poiché questa riduzione è nettamente maggiore del concomitante aumento dei costi di trasporto, è il consumatore finale a trarre i maggiori benefici da questo sistema. Egli vive ormai in un'economia diversificata in cui predomina, tra paesi europei, lo scambio di «piccole differenze». L'automobilista tedesco può acquistare veicoli spagnoli e la gastronomia francese può degustare gli eccellenti vini italiani...

La principale missione delle infrastrutture di trasporto è, pertanto, di contribuire ad un ribasso tendenziale dei costi e alla conseguente crescita economica generale. Ma il loro ruolo non si limita a questo ed è opportuno considerarne anche le implicazioni concrete sui territori. L'esperienza mostra che i centri di produzione e di consumo tendono, per evidenti ragioni di accessibilità, ad avvicinarsi alle infrastrutture più performanti. Lo sviluppo delle ferrovie nel XIX secolo e quello delle autostrade e degli aeroporti nel XX secolo confermano tale analisi: le infrastrutture di trasporto influiscono sensibilmente sullo sviluppo e sulla gerarchizzazione dei territori. Le regioni che possono contare su servizi più efficienti ottengono risultati migliori delle aree isolate. Per tale ragione, la messa in opera e il finanziamento delle infrastrutture rappresentano da tempo una delle missioni chiave degli Stati. Per consolidare l'unità nazionale, questi ultimi hanno preso in carica o monitorato da vicino la costruzione di canali, ferrovie o autostrade in modo da coprire al meglio il territorio.

L'Unione europea ha avuto la stessa esigenza. Come indicato sin dal 1977 dalla relazione MacDougall<sup>(2)</sup>, le regioni periferiche e scarsamente sviluppate dovevano disporre di infrastrutture di trasporto moderne per non essere escluse dai mercati, sia per quanto riguarda gli approvvigionamenti sia per la vendita dei prodotti locali. Il finanziamento delle infrastrutture di trasporto è pertanto diventato una delle forme chiave della solidarietà intracomunitaria. Nella misura in cui la solidarietà interpersonale è largamente rimasta di competenza degli Stati membri (assicurazioni sociali, assistenza ai meno abbienti), la solidarietà interregionale è stata la leva utilizzata dall'Europa per favorire la coesione sociale attraverso la convergenza dei tenori di vita. Paesi quali la Grecia, la Spagna<sup>(3)</sup> o il Portogallo, ad esempio, hanno fruito in misura massiccia di fondi europei (sovvenzioni e prestiti della BEI) per migliorare la propria rete stradale e ferroviaria. Questa situazione si verifica anche oggi, sebbene in misura minore, nei dieci nuovi Stati membri, nonché nei paesi



Aalborg (Danimarca): gli aeroporti regionali incentivano lo sviluppo economico

candidati. Il miglioramento e l'interconnessione delle reti di trasporto rappresentano la forma concreta della solidarietà comunitaria. Ne sono una prova i grandi «corridoi» europei o, più di recente, la relazione Van Miert<sup>(4)</sup> che invita l'Europa a cofinanziare oltre venti grandi progetti infrastrutturali, essenzialmente a vocazione transfrontaliera e quindi internazionale.

## La coesione alle prese con la polarizzazione

Alla luce di quanto appena esposto, il ruolo chiave che le infrastrutture di trasporto svolgono a livello socioeconomico invita ad un rilancio dei grandi programmi infrastrutturali. I progetti della relazione Van Miert meritano di essere attuati con rapidità e bisogna adottare le opportune decisioni finanziarie e di bilancio. Da dove nasce allora il sentimento che l'Europa, e molti Stati membri, sembrano esitare prima di impegnarsi nella realizzazione di grandi opere? E quella vocina che ci sussurra all'orecchio che le infrastrutture di trasporto non sono una panacea? Che gli effetti previsti, crescita e coesione, non saranno necessariamente presenti all'appuntamento? Che potranno esserci effetti perversi, soprattutto sotto il profilo ambientale? Questi interrogativi non devono essere taciuti né liquidati con una semplice alzata di spalle. Richiedono, al contrario, un attento esame perché contribuiscono a far emergere le condizioni che consentiranno di portare a termine con successo la duplice missione delle infrastrutture di trasporto.

Sofferamoci innanzi tutto sulle domande e sui dubbi che si pongono i finanziatori, pubblici o privati, prima di dare il via ai lavori per la costruzione di nuove infrastrutture di trasporto.

Il primo dubbio è di carattere tecnico-economico: una volta ultimata la realizzazione del progetto, i flussi di traffico inizialmente previsti dai progettisti saranno confermati? Negli ultimi anni numerosi esempi hanno mostrato che le previsioni avevano peccato di ottimismo. L'Eurotunnel, l'autostrada M1 in Ungheria, la via fluviale Reno-Meno-Danubio: tutti esempi di investimenti che hanno dato risultati inferiori alle aspettative. I responsabili esitano a causa dei rischi (costi reali di costruzione, effettivi flussi di traffico ecc.) e la decisione finale viene rinviata, come nel caso del nuovo collegamento ferroviario tra Italia e Francia.



Nuovo deposito ferroviario a Drogheda (Irlanda)

<sup>(2)</sup> Commissione europea, *Report of the Study Group on the Role of Public Finance in European Integration* (MacDougall Report), Bruxelles, 1977.

<sup>(3)</sup> Gli aiuti europei ricevuti dalla Spagna negli anni successivi alla sua adesione hanno rappresentato, per oltre un decennio, l'1% del PIL nazionale.

<sup>(4)</sup> Commissione europea, *Progetti prioritari della rete transeuropea di trasporto fino al 2020 – Relazione del gruppo ad alto livello*, Bruxelles, 2003.

[http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm)



Il secondo dubbio è di natura ambientale. Potenziando le infrastrutture, soprattutto quelle aeroportuali e autostradali, non si corre il rischio di incentivare lo sviluppo di una mobilità non sostenibile? Nei territori sensibili in cui esistono già un'autostrada e una linea ferroviaria, la popolazione locale si inquieta per qualsiasi nuovo progetto, anche una semplice opera di ampliamento.

Il terzo dubbio riguarda la sfera sociale e locale. Chi è il reale beneficiario delle positive ricadute di una nuova infrastruttura di trasporto? Gli «effetti strutturanti» previsti non saranno piuttosto destrutturanti? La nuova autostrada, che dovrebbe eliminare l'isolamento di una regione periferica, non accelererà invece la delocalizzazione dell'occupazione e il trasferimento di una parte della popolazione locale verso aree più sviluppate? In questo caso, la prevista convergenza dei livelli di vita sarà indotta essenzialmente dalla mobilità della forza lavoro e ci allontaneremo dalla logica della solidarietà.

Dubbi assolutamente legittimi. In un'epoca in cui la popolazione europea entra in una fase di quasi stabilità, nel momento in cui s'impongono i principi dello sviluppo sostenibile, le infrastrutture di trasporto non devono più essere presentate come una bacchetta magica che risolve ogni problema. Deve essere chiaro che alcuni progetti, anche quelli fortemente sostenuti da influenti gruppi di pressione, devono essere abbandonati o rinviati. Di fronte alle ottimistiche e generose previsioni dei flussi di traffico, il dubbio deve essere di rigore. Non si deve tuttavia giungere alla conclusione che l'Europa non ha più bisogno di finanziare nuove infrastrutture di trasporto. Queste sono sempre necessarie, per ragioni economiche e sociali, ma devono essere studiate e programmate tenendo conto di determinate condizioni.

In primo luogo, occorre operare una distinzione tra i paesi con un tenore di vita ancora nettamente inferiore alla media europea e le aree più avanzate. Non si dovrebbe, in nome della tutela ambientale, impedire alla Polonia o alla Grecia di disporre di una rete autostradale efficiente. È noto — e non bisogna dimenticarlo mai! — che la mobilità dei beni e delle persone è un potente fattore di crescita economica. È necessario evitare il sovrainvestimento e il sovvenzionamento di infrastrutture a traffico ridotto, senza tuttavia escludere in toto gli investimenti, sia nei nuovi che nei vecchi paesi membri. La creazione di par-



Piattaforma intermodale strada-ferrovia a Prato (Italia)

tenariati pubblico-privato (PPP) rappresenta oggi un utile strumento per separare il grano dal loglio in materia di progetti infrastrutturali e consente di individuare meglio i rischi e di ripartirli in modo ottimale tra i soggetti interessati. Gli enti pubblici, in particolare, devono avere idee molto chiare sulla questione dei rischi del traffico: sono pronti ad assumerseli?

In secondo luogo occorre far chiarezza sugli effetti in termini di crescita economica e coesione sociale. Piuttosto di promettere un miglioramento generale, è più coerente mostrare quali saranno gli effetti di polarizzazione generati da una nuova infrastruttura. Le ripercussioni positive e negative dei nuovi flussi di traffico non saranno ripartite in modo omogeneo sul territorio. Invece di evocare generici «effetti strutturanti», è meglio ricorrere a modelli che simulano le interazioni tra trasporto e localizzazione per mettere in luce le parti che risulteranno vincenti e quelle che ci perderanno. Questa procedura può condurre a contrattazioni e compromessi più o meno espliciti che, anche se non rappresentano la miglior forma di democrazia, ne costituiscono tuttavia un punto di passaggio obbligato.

La questione dell'impatto delle infrastrutture di trasporto sulla crescita economica e la coesione sociale si pone oggi in termini nuovi. Sebbene i meccanismi di fondo siano rimasti invariati (riduzioni dei costi di produzione, estensione delle aree di clientela e polarizzazione), occorre esplicitare meglio le diverse implicazioni.



Servizio di trasporto con hovercraft a Kalmar (Svezia)

## Investire nei trasporti significa investire nello sviluppo regionale: un principio ed una priorità per la BEI

**Con 43,2 miliardi di euro di prestiti al servizio degli obiettivi dell'UE nel 2004, la Banca europea per gli investimenti (BEI) è la prima istituzione finanziaria dell'Unione europea. Il sostegno agli investimenti in infrastrutture di trasporto è una delle sue principali attività.**

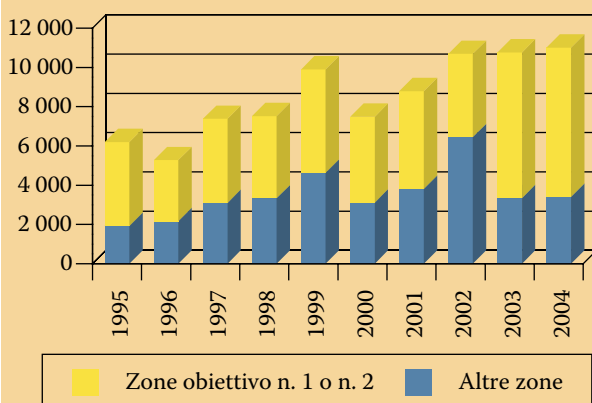
La Banca europea per gli investimenti è il principale prestatore delle reti transeuropee di trasporto avendo investito in tale ambito, dal 1993, oltre 60 miliardi di euro. Questi progetti, quasi sempre di grande entità e complessità, suscitano spesso ampi dibattiti a livello sociale e grandi sfide ambientali. Poiché la loro attuazione presenta notevoli rischi di ritardo, richiedono una corretta preparazione e un attento monitoraggio.

Nel corso dell'ultimo decennio, la BEI ha finanziato progetti in tutti i settori di trasporto: stradale (costruzione di strade e autostrade, in particolare il potenziamento delle reti stradali in Grecia, Spagna e Portogallo); ferroviario (ammodernamento delle linee tradizionali e costruzione di nuove linee ad alta velocità in Francia, Belgio, Spagna, Italia, nonché nei Paesi Bassi e nel Regno Unito); marittimo (estensione o potenziamento di infrastrutture portuali soprattutto nei Paesi Bassi, in Portogallo, in Spagna, in Grecia e in Svezia); aereo (ammodernamento di aeroporti, ad esempio in Italia, Grecia, Germania e Irlanda). La BEI è inoltre molto presente nei nuovi Stati membri per sostenere lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto necessarie al consolidamento di queste economie.

La Banca europea per gli investimenti sovvenziona anche progetti di trasporto urbani. Nel corso degli ultimi cinque anni, la BEI ha consacrato a questa tipologia di intervento 10,7 miliardi di euro, il 92 % dei quali destinato ad operazioni promosse dai poteri pubblici. Promuovendo il passaggio dai modi di trasporto privati ai sistemi collettivi e cercando di limitare il traffico, questi progetti tendono non solo a migliorare la qualità dell'aria e a ridurre l'inquinamento acustico, ma anche a lottare contro le cause del cambiamento climatico aumentando l'efficienza energetica e contenendo le emissioni di CO<sub>2</sub>. In sintesi, contribuiscono a migliorare la qualità della vita.

I grandi investimenti a favore dei trasporti realizzati nelle regioni dell'UE contribuiscono ad una maggiore coesione territoriale e migliorano la competitività regionale nell'Unione allargata. Agevolando la mobilità di persone e merci tra gli Stati membri, gli investimenti nel settore dei trasporti sono chiamati a svolgere un

**Trasporti (1995-2004): ripartizione dei prestiti nell'UE-25 in funzione delle tipologie di area (in milioni di euro)**



ruolo fondamentale per stimolare il mercato interno ed incrementare la coesione in Europa. Gran parte dei prestiti erogati dalla BEI a favore dei trasporti interessa le regioni in ritardo di sviluppo.

Sostenere la coesione sociale ed economica dell'UE contribuendo a ridurre le disparità regionali è una delle missioni prioritarie della Banca europea per gli investimenti. Gli interventi della BEI per promuovere lo sviluppo regionale, sanciti dalla creazione stessa della Banca nel 1958, sono stati costantemente ribaditi e consolidati dall'allargamento dell'UE a 25 nel maggio 2004.

Nel 2004, l'ammontare complessivo dei prestiti concessi dalla BEI per lo sviluppo regionale ha superato i 28 miliardi di euro, ossia il 70 % della totalità dei prestiti della Banca all'interno dell'UE-25. Gli investimenti nel settore dei trasporti rappresentavano il 40 % degli aiuti allo sviluppo regionale. Oltre la metà dei prestiti previsti per il settore dei trasporti nelle regioni che fruiscono dei fondi strutturali è andata al trasporto su rotaia, in particolare a numerosi progetti per le linee ferroviarie urbane e suburbane (tram, metropolitane, reti di trasporto ferroviario per il collegamento con le aree periferiche).

Il sostegno della BEI alle politiche e agli obiettivi comunitari poggia sul finanziamento di progetti di qualità. Per fruire dell'assistenza finanziaria della Banca, i progetti devono dimostrare la propria sostenibilità economica e ambientale, nonché la fattibilità sotto il profilo tecnico e finanziario. La procedura di selezione dei progetti prevede la verifica di tali aspetti e la valutazione della regolamentazione, della programmazione degli investimenti del settore nonché della pianificazione della loro attuazione. In questa fase del processo di selezione, la BEI svolge un'importante funzione di consulenza presso i promotori di progetto, uno dei servizi a valore aggiunto della Banca, soprattutto nelle regioni più svantaggiate dell'Unione.

### Quando le istituzioni comunitarie lavorano fianco a fianco

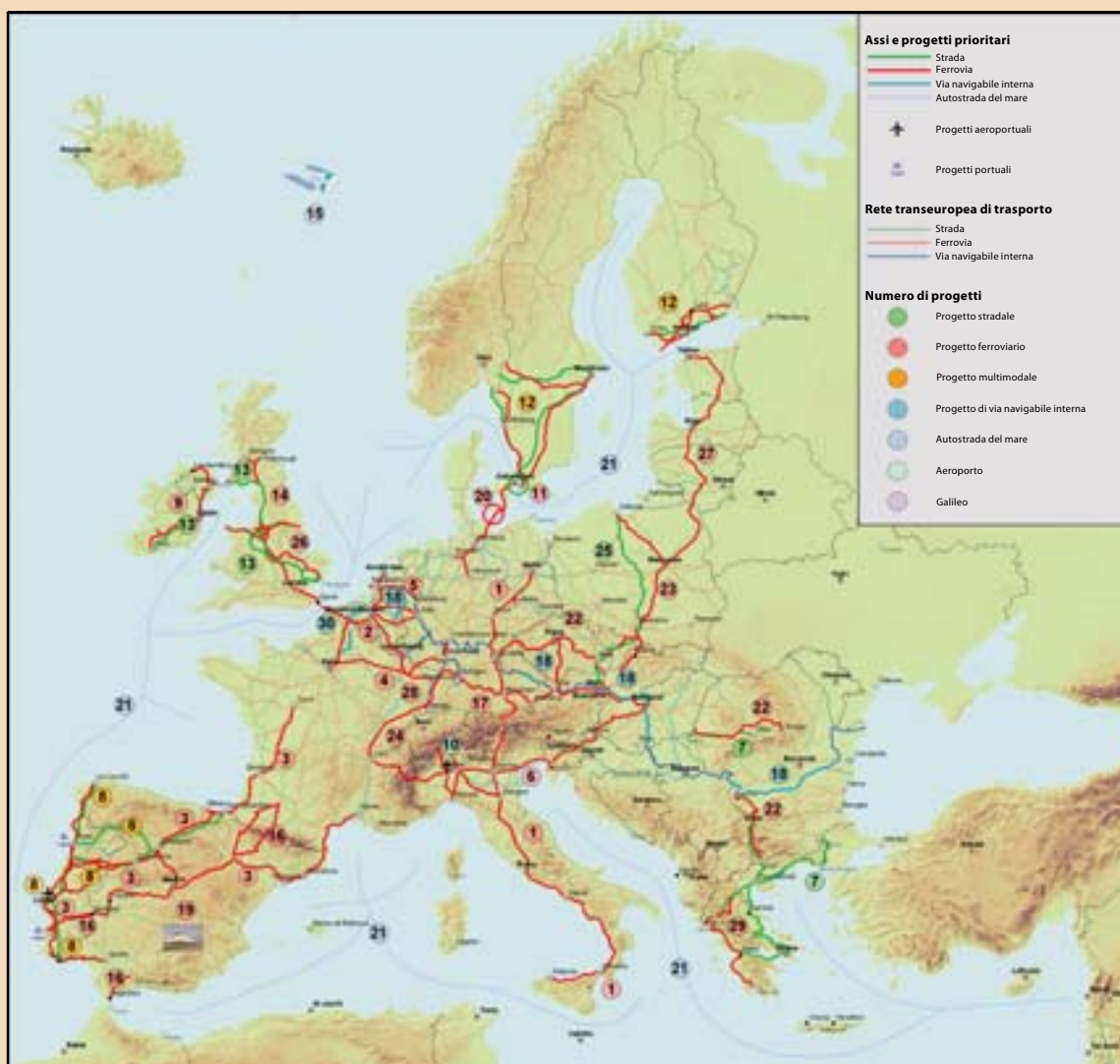
Con il passare del tempo, la BEI e la Commissione hanno instaurato rapporti sempre più stretti, in particolare nell'ambito dello sviluppo regionale. Nel 2000, hanno siglato un accordo quadro di cooperazione per ufficializzare tali relazioni e analizzare come poter garantire la complementarità dei prestiti della BEI e delle risorse della Commissione.

La BEI contribuisce alla preparazione e all'esecuzione dei programmi di sviluppo regionale per ottimizzare l'utilizzo delle risorse disponibili. Su richiesta della Commissione, la Banca analizza taluni progetti presentati per un aiuto europeo. Nel 2004, la BEI ha valutato 33 richieste di finanziamento. Questa cooperazione comprende inoltre il cofinanziamento dei progetti, un capitolo che sta acquistando un'importanza sempre maggiore nei nuovi Stati membri in cui sono sensibilmente aumentate le possibilità di fruire di aiuti europei.

In questo contesto, la Banca europea per gli investimenti e la Commissione hanno recentemente consolidato la loro cooperazione introducendo un nuovo dispositivo di assistenza (Jaspers — Joint Assistance to Support Projects in the European Regions/Assistenza congiunta ai progetti nelle regioni europee) che aiuta gli Stati membri nella selezione e nella preparazione dei grandi progetti finanziati a titolo del FESR o del Fondo di coesione. Un elemento particolarmente importante nel settore dei trasporti dove i progetti sono sovente complessi, di grande entità e richiedono una lunga preparazione.



## Rete transeuropea di trasporto (TEN-T): assi e progetti prioritari



### Assi e progetti prioritari

1. Asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo
2. Asse ferroviario ad alta velocità Parigi-Bruxelles-Colonia-Amsterdam-Londra
3. Asse ferroviario ad alta velocità dell'Europa sud-occidentale
4. Asse ferroviario ad alta velocità est
5. Linea della Betuwe
6. Asse ferroviario Lione-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina
7. Asse autostradale Igoumenitsa/Patrasso-Atene-Sofia-Budapest
8. Asse multimodale Portogallo/Spagna-resto dell'Europa
9. Asse ferroviario Cork-Dublino-Belfast-Stranraer (ultimato nel 2001)
10. Malpensa (ultimato nel 2001)
11. Collegamento fisso dell'Öresund (ultimato nel 2000)
12. Asse ferroviario/stradale del triangolo nordico
13. Asse stradale Regno Unito/Irlanda/Benelux
14. Linea principale della costa occidentale
15. Galileo
16. Asse ferroviario merci Sines/Algeciras-Madrid-Parigi
17. Asse ferroviario Parigi-Strasburgo-Stoccarda-Vienna-Bratislava
18. Asse fluviale Reno/Mosa-Meno-Danubio
19. Interoperabilità di reti ferroviarie ad alta velocità nella penisola iberica
20. Asse ferroviario del Fehmarn Belt
21. Autostrade del mare

— Autostrada del mar Baltico (che collega gli Stati membri del mar Baltico a quelli dell'Europa centrale e occidentale), incluso il collegamento attraverso il canale Mare del Nord/Mar Baltico (Canale di Kiel);

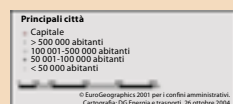
— Autostrada del mare dell'Europa occidentale (che collega il Portogallo e la Spagna, via l'Arco atlantico, al Mare del Nord e al Mare d'Irlanda);

— Autostrada del mare dell'Europa sud-orientale (che collega il mare Adriatico al mar Ionio e al Mediterraneo orientale per includere Cipro);

— Autostrada del mare dell'Europa sud-occidentale (Mediterraneo occidentale) che collega Spagna, Francia, Italia e Malta e che collega l'autostrada del mare dell'Europa sud-orientale.

22. Asse ferroviario Atene-Sofia-Budapest-Vienna-Praga-Norimberga/Dresda
23. Asse ferroviario Danzica-Varsavia-Brno/Bratislava-Vienna
24. Asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa
25. Asse autostradale Danzica-Brno/Bratislava-Vienna
26. Asse ferroviario/stradale Irlanda/Regno Unito/Europa continentale
27. «Rail Baltica»: asse Varsavia-Kaunas-Riga-Tallin-Helsinki
28. «Eurocaprail» sull'asse ferroviario Bruxelles-Lussemburgo-Strasburgo
29. Asse ferroviario del corridoio intermodale ionico/adriatico
30. Via navigabile interna Senna-Schelda

(Rif.: Decisione n. 884/2004/CE del 29 aprile 2004)





## I sistemi di trasporto sostenibili: una priorità della politica europea

**Il sostegno a sistemi di trasporto che rispettano l'ambiente rappresenta uno dei quattro pilastri della strategia comunitaria di sviluppo sostenibile. Spezzare il nesso tra crescita dei trasporti e crescita economica rappresenta, a termine, un obiettivo chiave della politica europea.**



Canale ammodernato nei pressi di Coevorden (Paesi Bassi)

Una rete di infrastrutture di trasporto efficiente è un fattore essenziale per garantire il corretto funzionamento della società e dell'economia. Consente la libera circolazione di beni, servizi e persone e favorisce le comunicazioni tra le regioni e all'interno di queste ultime. Garantisce inoltre la mobilità indispensabile per il lavoro, gli studi e il tempo libero. Investire nel settore dei trasporti, pertanto, è da tempo una priorità delle politiche strutturali e di coesione dell'Unione europea.

Ma i trasporti hanno anche una forte incidenza sulla salute e l'ambiente, in particolare per quanto riguarda il cambiamento del clima, l'inquinamento atmosferico ed acustico, l'utilizzo del suolo e l'impatto sugli habitat naturali. È un settore che utilizza in modo intensivo i carburanti fossili e le altre risorse energetiche non rinnovabili. Gli incidenti sulla strada, inoltre, continuano a causare un elevato numero di decessi. Oltre alle perdite economiche che inducono, questi problemi sollevano anche la questione, essenziale, della sostenibilità. Le tendenze osservate in materia di sviluppo dei trasporti mostrano che il «lasciar fare» nei comportamenti abituali e nelle politiche di trasporto non è più un'opzione praticabile.

Il settore dei trasporti continuerà a crescere. Per quanto riguarda la mobilità delle persone, il fattore determinante è il grado di utilizzo dell'automobile. Anche se il tasso di motorizzazione tende a stabilizzarsi nella maggior parte

dei paesi dell'Unione europea, lo stesso fenomeno non avverrà in tempi brevi nei nuovi Stati membri. Entro il 2010, il parco auto dell'Unione allargata registrerà un forte aumento. Per quanto riguarda il trasporto merci, la crescita e le caratteristiche delle moderne economie (come il lavoro «just-in-time») incrementeranno i volumi trasportati. Entro il 2010 si prevede che la circolazione dei TIR aumenterà di circa il 50 % rispetto ai valori del 1998.

I maggiori tassi di crescita del trasporto aereo e su gomma accentueranno lo squilibrio nella ripartizione dei modi di trasporto. Questo porterà ad un aumento del consumo di carburante, dell'inquinamento acustico e della proporzione di aree consacrate alle infrastrutture di trasporto.

Questo scenario non appartiene esclusivamente all'Unione europea, ma si applica praticamente a tutti i sistemi economici dei paesi sviluppati. Anche aumentando il numero delle misure destinate a contenere gli effetti negativi dell'intensificarsi dei trasporti, non è possibile soddisfare i criteri di sostenibilità ambientale e, al contempo, gli accresciuti bisogni dei trasporti senza modificare i comportamenti e riorientare le politiche. Tutte le forme di aiuto comunitario nell'ambito della politica di coesione dovrebbero pertanto tenere presente il principio della sostenibilità ambientale.



## La svolta di Göteborg

Riaffermando l'importanza dello sviluppo sostenibile giustamente annoverato nei trattati come obiettivo fondamentale dell'Unione, il Consiglio europeo di Göteborg del maggio 2001 ha introdotto la sostenibilità ambientale in quanto nuova dimensione della strategia di Lisbona per la competitività e l'occupazione. Ha inoltre invitato ad attuare una politica dei trasporti sostenibile, che affronti la questione dell'aumento del traffico stradale e dei livelli di congestione, dell'inquinamento acustico e atmosferico, favorendo l'utilizzo di sistemi di trasporto più ecologici nonché l'integrazione nei prezzi dei costi sociali e ambientali. In tale contesto, i trasporti sostenibili sono diventati uno dei quattro pilastri della strategia comunitaria di sviluppo sostenibile. Spezzare il nesso tra crescita dei trasporti e crescita economica è, a termine, un obiettivo chiave della politica europea dei trasporti.

Lo sviluppo di un sistema di trasporti sostenibile richiede non soltanto investimenti in nuove infrastrutture, ma anche investimenti che migliorino l'efficacia e rendano più ecologiche le infrastrutture già esistenti. La sostenibilità nei trasporti implica pertanto l'applicazione congiunta di svariate politiche, compresa l'adozione di strumenti normativi (come ad esempio una maggiore esposizione degli utenti dei trasporti a prezzi «reali», che tengano conto degli impatti negativi esterni, in particolare in merito all'effetto serra), e riguarda soprattutto ambiti strettamente legati alla politica regionale (la gestione dello sviluppo urbano, ad esempio).

Di conseguenza, una politica regionale incentrata sulla coesione economica e sociale dovrebbe: considerare la sostenibilità ambientale delle nuove infrastrutture da finanziare, soprattutto quelle che possono favorire il passaggio ad un diverso modo di trasporto; sostenere le operazioni volte a migliorare le infrastrutture di trasporto esistenti, quali i «sistemi di trasporto intelligenti»<sup>(1)</sup>, l'interoperabilità e l'intermodalità; porre l'accento sui trasporti urbani sostenibili; sviluppare infrastrutture principalmente laddove esistano piani, misure o condizioni per stimolare la crescita economica.



A Hasselt (Belgio), i trasporti pubblici sono gratuiti dal 1997



In Sardegna (Italia), il «Treno verde» permette di riutilizzare un'antica linea ferroviaria

La messa in atto di un sistema di trasporto sostenibile sotto il profilo ambientale è però un processo di ampio respiro. Nel suo libro bianco sui trasporti<sup>(2)</sup>, la Commissione europea si è data un orizzonte temporale di trent'anni. I primi provvedimenti per conseguire gli obiettivi prefissati dovrebbero tuttavia essere attuati immediatamente. La Commissione ha insistito sulla necessità di adottare iniziative politiche più volontaristiche per limitare gli effetti negativi dell'aumento dei trasporti. In particolare propone tre linee di intervento: a) favorire il passaggio dal trasporto su gomma verso modi che garantiscano un minore impatto ambientale; b) attuare infrastrutture che riducano la richiesta di trasporto e tendano ad una situazione in cui il prezzo pagato dall'utente riflette la totalità dei costi sociali; c) favorire le azioni destinate a migliorare l'ambiente urbano e l'assetto del territorio.

## Le azioni a favore dei trasporti sostenibili nel periodo 2000-2006

Gli orientamenti adottati dalla Commissione conformemente alle disposizioni generali dei fondi strutturali per il periodo 2000-2006<sup>(3)</sup> raccomandano agli Stati membri di integrare i progetti di trasporto cofinanziati dall'Unione europea in strategie coerenti, orientate verso sistemi sostenibili.

Una delle quattro raccomandazioni prioritarie formulate dalla Commissione nel 1999 in materia di trasporti per l'attuale periodo di programmazione riguarda la sostenibilità. Si dovrebbe tendere a ridurre gli effetti negativi dei trasporti e, parallelamente, favorire l'utilizzo di modi di mobilità più sostenibili. I programmi di sviluppo regionale, in particolare, dovrebbero rispettare l'impegno dell'Unione europea di ridurre le emissioni di gas ad effetto serra, un obiettivo che richiede particolari sforzi nel settore dei collegamenti stradali e aerei. Il perseguimento di tali obiettivi è tuttavia di esclusiva responsabilità degli Stati membri.

La revisione degli orientamenti nel 2003 ha integrato i principi di base della strategia di sviluppo sostenibile adottata dal Consiglio europeo di Göteborg e la Commissione ha proposto di

<sup>(1)</sup> L'espressione «sistemi di trasporto intelligenti» (STI) indica una vasta gamma di tecniche applicate ai trasporti per rendere le reti più sicure, efficaci, affidabili e più ecologiche, senza dover necessariamente modificare fisicamente l'infrastruttura esistente.

<sup>(2)</sup> «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte», COM(2001) 370.

<sup>(3)</sup> Articolo 10, paragrafo 3 del regolamento (CE) n. 1260/1999 del Consiglio.

prendere in considerazione, nella misura del possibile, il nuovo testo nel corso della valutazione intermedia dei programmi. L'attuazione di questa versione riveduta degli orientamenti e delle azioni prioritarie proposte richiede tuttavia tempi che vanno oltre la scadenza dell'attuale periodo di programmazione se si vuole ottenere un impatto relativamente importante, tenuto conto degli obiettivi di Göteborg.

In base ai dati disponibili sui programmi delle regioni dell'obiettivo n. 1, il settore stradale continua ad assorbire oltre la metà degli investimenti previsti per le infrastrutture di trasporto. Anche nelle regioni dell'obiettivo n. 2 questo settore si colloca al primo posto in termini finanziari, sebbene in percentuale minore (42 %). I modi di trasporto considerati meno deleteri per lo sviluppo sostenibile mobilitano il 40 % circa delle risorse programmate dell'obiettivo n. 1, a fronte del 57 % di quelle dell'obiettivo n. 2.

Questi dati indicano che nelle regioni dell'obiettivo n. 2 predominano gli investimenti in settori diversi dalla rete stradale o gli aeroporti. Nelle regioni dell'obiettivo n. 1, invece, questi due settori rappresentano complessivamente il 40 % del totale, pari ad un risultato inferiore al punto di equilibrio desiderato.

Rispetto allo sviluppo di sistemi di trasporto intelligenti che favoriscono una gestione efficace dei flussi di circolazione, gli investimenti programmati totalizzano i 114 milioni di euro.

Indubbiamente, i problemi di accessibilità dovuti all'isolamento della maggior parte delle regioni dell'obiettivo n. 1 nonché l'entrata dei nuovi Stati membri sono all'origine di questa forte tendenza ad investire nello sviluppo delle reti stradali, direttamente responsabili delle emissioni di gas ad effetto serra.

Pur contribuendo alla situazione attuale, l'adesione dei dieci nuovi paesi non è stata determinante in questo scenario. In questi paesi, dove in passato il trasporto su rotaia è stato privilegiato rispetto al trasporto su gomma, si è assistito ad un'inversione di tendenza con il passaggio all'economia di mercato. La mobilità delle merci è rapidamente passata dal trasporto ferroviario alla strada. La crescita del trasporto privato, che richiede maggiori possibilità di circolazione per soddisfare i nuovi bisogni indotti dalla trasformazione della situazione economica, ha considerevolmente aumentato la richiesta di trasporto su gomma.



La linea tranviaria di Wolverhampton (Regno Unito) è parte di un progetto di rinnovamento urbano

In linea generale, i programmi infrastrutturali dell'attuale periodo rispecchiano il persistere della tendenza osservata nell'ultimo decennio per quanto riguarda la ripartizione dei modi di trasporto. Gli investimenti in infrastrutture si sono principalmente concentrati nel settore stradale.

Nonostante questa predominanza degli investimenti relativi al trasporto su gomma, indubbiamente necessari per migliorare l'accessibilità delle regioni più arretrate, i programmi del periodo 2000-2006 offrono numerosi esempi di buone pratiche in materia di trasporti sostenibili, in particolare nel settore dei trasporti pubblici.

Questa analisi è valida per la programmazione allo stato attuale. La trasposizione nell'ambito dei programmi della strategia definita a Göteborg potrebbe dar luogo ad alcuni adeguamenti. Nei paesi della coesione (\*), lo scenario testé descritto sarebbe probabilmente diverso se si prendessero in considerazione gli ingenti investimenti realizzati nei settori ferroviario e portuale con il sostegno del Fondo di coesione.

Resta il fatto che, indipendentemente dai risultati raggiunti alla fine dell'attuale periodo, i fondi europei devono essere ricentrati sugli obiettivi strategici della politica dell'Unione al fine di privilegiare la sostenibilità in quanto uno degli elementi propri del valore aggiunto comunitario. Ed è proprio questo approccio che dovrebbe guidarci nella definizione degli orientamenti futuri.

## Prospettive per il periodo successivo al 2006

Le proposte di riforma della politica di coesione per il periodo successivo al 2006, sia in materia di regolamenti sia per quanto riguarda gli orientamenti strategici, considerano l'accesso delle imprese a adeguate infrastrutture di trasporto un prerequisito necessario alla crescita e all'occupazione. Infrastrutture moderne, che tengano conto dei criteri di sostenibilità ambientale, rappresentano un importante fattore di attrattiva regionale.

Per ottimizzare i vantaggi degli investimenti attuati nel settore dei trasporti, gli aiuti erogati a titolo dei fondi strutturali e del Fondo di coesione dovrebbero essere subordinati a taluni principi.

Innanzitutto, si dovrebbero utilizzare criteri oggettivi per determinare il livello e la natura degli investimenti infrastrutturali da pianificare. Ad esempio, le potenziali ricadute dovrebbero essere quantificate in funzione del grado di sviluppo, della tipologia delle attività economiche, della densità delle infrastrutture o del livello di congestione della regione interessata. Per determinare gli effetti sul piano sociale, inoltre, si dovrebbero calcolare con esattezza le implicazioni ambientali del progetto.

In secondo luogo, occorre rispettare quanto più possibile il principio di sostenibilità ambientale, conformemente a quanto contenuto nel libro bianco. Ridurre il predominio del trasporto su gomma in Europa, favorendo altri sistemi ed il trasporto combinato, dovrebbe essere una delle principali preoccupazioni.

Terzo, occorre prestare particolare attenzione alle cosiddette regioni della convergenza, al fine di potenziare la rete

(\*) Tredici paesi: Grecia, Spagna, Portogallo e, dal maggio 2004, Repubblica ceca, Estonia, Cipro, Lituania, Lettonia, Ungheria, Malta, Polonia, Slovacchia e Slovenia.



ferroviaria su tronconi prioritari accuratamente selezionati, così da garantirne l'interoperabilità nel quadro dell'ERTMS («European Rail Traffic Management System»/ Sistema di gestione del traffico ferroviario europeo).

Quarto, gli investimenti in infrastrutture dovrebbero essere integrati da un'adeguata gestione del traffico, con una particolare attenzione alla sicurezza, conformemente alle norme nazionali e comunitarie. Le strategie nazionali e regionali dovrebbero tener conto della necessità di garantire una ripartizione più equilibrata e più ecologica dei modi di trasporto, che concili bisogni economici e criteri ambientali. Queste strategie devono inoltre integrare i sistemi di trasporto intelligenti e le piattaforme multimodali, adottando in particolare le tecnologie ERTMS e Sesame (Sistema unico europeo di gestione del traffico aereo).



Trasferimento di tronchi nel porto di Monfalcone (Italia)

### Intermodalità e interoperabilità: due fattori chiave per la sostenibilità dei trasporti

Il «Libro bianco sulla politica europea dei trasporti» ha tracciato la via per un riequilibrio dei modi di trasporto a favore dei sistemi che garantiscono un maggior rispetto dell'ambiente.



Nell'Unione europea, il bisogno di mobilità cresce molto più rapidamente della capacità delle infrastrutture. Questo causa progressivamente la congestione del traffico sulle principali arterie stradali e ferroviarie, nelle città e sulle rotte aeree, mentre i collegamenti con le regioni periferiche rimangono insufficienti. Secondo effetto perverso, nel caso non vengano adottate in tempi brevi misure di ampio respiro, la prevista crescita del traffico si rivelerà vantaggiosa essenzialmente per il trasporto su gomma, a scapito di modi di mobilità più ecologici quali la ferrovia o il trasporto marittimo a breve raggio.

Come soddisfare efficacemente il bisogno di mobilità limitando al contempo gli inconvenienti correlati al trasporto? Di fronte a questo dilemma, il *Libro bianco sulla politica europea dei trasporti* (2001) ha tracciato la via per un riequilibrio, entro il 2010, dei modi di trasporto a favore dei sistemi che garantiscono un maggiore rispetto dell'ambiente. Questo obiettivo rappresenta il contributo più tangibile che la Commissione può fornire allo sviluppo sostenibile, al rispetto del protocollo di Kyoto e alla sicurezza dell'approvvigionamento energetico dell'Unione. Un obiettivo che implica necessariamente una netta riduzione del consumo di energie fossili, con una conseguente diminuzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, il 28 % delle quali è imputabile ai trasporti.

**Intermodalità.** Nella messa a punto di alternative competitive al trasporto su strada, un ruolo chiave spetta alla cosiddetta «intermodalità». L'epoca delle soluzioni compartimentate è ormai tramontata. Occorrono misure che permettano una mi-

gliore integrazione di modi di trasporto in grado di offrire buone potenzialità nell'ambito di una catena logistica gestita efficacemente, dove i sistemi interagiscono in modo complementare. Una condizione essenziale per combattere il problema del traffico e dell'inquinamento e per raggiungere un migliore rapporto costi/efficacia nell'utilizzo delle risorse energetiche. Questi obiettivi implicano, in particolare, la promozione della mobilità su rotaia, del trasporto marittimo a breve raggio e della navigazione fluviale per motivi tutt'altro che trascurabili: su una distanza di 1 km, un kg di petrolio permette di trasportare 50 tonnellate in camion, 90 tonnellate in vagone ferroviario e 127 tonnellate per via marittima o fluviale.

**Interoperabilità.** Il successo di questa politica di intermodalità presuppone, in primo luogo, che proseguano gli sforzi per garantire l'armonizzazione tecnica e l'«interoperabilità» dei sistemi. Elaborato in tale contesto, il programma comunitario «Marco Polo» tende a fare dell'intermodalità, più che un semplice slogan, una realtà competitiva ed economicamente fattibile. Le 13 migliori azioni della prima fase del programma mirano a permettere il passaggio ad altri modi di trasporto di 13,6 miliardi di tonnellate/km di merci trasportate su assi stradali eccessivamente trafficati. Si tratta di garantire, ad esempio, il trasporto merci tra il porto di Genova e quello di Barcellona in 13 ore grazie all'utilizzo di navi veloci: questo servizio consentirebbe ai trasportatori su gomma, ad un costo competitivo, di evitare alcune delle autostrade più congestionate d'Europa.

Nel luglio 2004, la Commissione europea ha presentato un secondo pacchetto «Marco Polo» per il periodo 2007-2013. Potendo contare su un bilancio di 740 milioni di euro, «Marco Polo II» integrerà nuove azioni quali le «autostrade del mare» nonché misure per la riduzione del traffico e riguarderà ormai anche i paesi limitrofi all'UE. Secondo le stime della Commissione, ogni euro investito genererà almeno 6 euro di benefici ambientali e sociali.

L'intermodalità deve essere supportata da sviluppi tecnologici che consentano di incrementare le capacità delle reti, agevolare la mobilità e innalzare il livello di sicurezza in tutti i tipi di trasporto. Questi progressi sono essenziali per garantire l'interoperabilità tecnica dei sistemi di trasporto, in particolare per quanto riguarda il campo della telematica, i sistemi di pedaggio sulle reti stradali, la gestione del traffico aereo e le reti ferroviarie. Dopo anni di ricerche, si è ora passati alla fase di applicazione e diffusione. Questo ha permesso alla Commissione di varare tre dei suoi progetti industriali più ambiziosi: il sistema di telenavigazione satellitare «Galileo», il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) e il progetto industriale Sesame, lo strumento operativo di accompagnamento della legislazione relativa al Cielo unico europeo.

## Regione del Danubio

## «Permettere al Danubio di svolgere il ruolo che gli spetta nell'integrazione europea»

**Otto Schwetz**, presidente del «corridoio VII — Danubio», ARGE Donauländer, nonché presidente del gruppo di lavoro «Trasporto e navigazione»



In seguito alle conferenze paneuropee sul trasporto tenutesi a Creta (1994) e Helsinki (1997), in Europa sono stati definiti dieci «corridoi multimodali di trasporto». Il corridoio VII corrisponde al corso del Danubio, secondo fiume d'Europa (2 500 km) ed una delle principali arterie di comunicazione del continente. Il Danubio raccoglie le acque di oltre 300 affluenti e irriga una superficie pari ad un dodicesimo del territorio europeo.

L'importanza del Danubio non è data esclusivamente dal fatto di essere una delle principali vie fluviali europee, ma deriva anche dalle funzioni che svolgono i suoi porti interni, che vanno ben oltre le semplici attività di trasporto. Oltre al porto marittimo di Costanza, situato alla foce del canale Danubio-Mar Nero, lungo il corso del fiume si trovano 44 porti interni. Il collegamento di questo grande asse fluviale con gli altri corridoi strada-ferrovia è di capitale importanza per garantire l'interconnettività e l'intermodalità dell'intera rete, tanto più che gran parte dei porti del Danubio dispongono di collegamenti ferroviari e stradali e sono pertanto particolarmente adatti al trasporto combinato.

Attualmente, il trasporto combinato ha fatto progressi da giganti e la via del Danubio può diventare un efficace anello delle catene logistiche che si snodano dal Mar Nero al cuore dell'Europa e all'Atlantico, passando per l'asse Reno-Meno-Danubio e viceversa.

Tuttavia, la navigazione è ancora penalizzata da ostacoli e strozzature che impediscono di liberare appieno le potenzialità del fiume e non consentono al Danubio di svolgere il ruolo che gli compete. L'ottimizzazione dei trasporti richiede necessariamente la realizzazione di alcune opere: aumento della profondità di pescaggio e allargamento del letto del fiume in taluni punti; ammodernamento dei porti, dei cantieri navali e delle flotte; razionalizzazione delle operazioni; armonizzazione e semplificazione di talune disposizioni istituzionali e normative.

Tuttavia, a fianco di questi problemi legati alla navigazione, si delinea un'altra importante sfida: il degrado ambientale del Danubio e del Mar Nero rende necessario un intervento della massima urgenza. Nell'ultimo

decennio sono state varate diverse iniziative a livello nazionale e internazionale, ma le azioni sinora intraprese si sono rivelate insufficienti per risolvere la situazione che si è venuta a creare ed i problemi sanitari connessi. Solo un urgente sforzo comune per una vasta opera di riqualificazione dell'ambiente a livello regionale può arginare il problema. A tale proposito si rivela indispensabile una cooperazione tra i vettori fluviali e i servizi ambientali, in mancanza della quale la navigazione fluviale non potrà più giustificare la propria fama di modo di trasporto più ecologico.

Il memorandum d'intesa per lo sviluppo del corridoio VII, siglato a Rotterdam il 6 settembre 2001 dai ministri dei Trasporti di dieci paesi europei, evidenzia la necessità di rafforzare i collegamenti del Danubio con le reti transeuropee di trasporto (TEN-T) e il Mar Nero. Il documento presenta un pacchetto completo di azioni da intraprendere per conseguire tale obiettivo. Parallelamente, le riunioni dei presidenti dei corridoi a Bruxelles hanno posto l'accento sulla necessità di una maggiore collaborazione, da cui è scaturita la decisione dei corridoi IV, VII e X di avviare il progetto di cooperazione «corridoi Sud-est».

Il miglioramento del Danubio come principale asse di trasporto in Europa è stato inoltre il grande tema del DCP («Danube Co-operation Process»)/Processo di cooperazione del Danubio) avviato il 27 maggio 2002 dalla riunione interministeriale di Vienna e rilanciato il 14 luglio 2004 a Bucarest. In tali occasioni è stato deciso che il Danubio, in quanto via di trasporto economica ed ecologica, doveva essere utilizzato a pieno regime per garantire uno sviluppo quanto più armonioso possibile dei paesi interessati. A tale proposito occorrerà:

- > migliorare la navigabilità attuando le decisioni della commissione Danubio in merito alla profondità del canale, al fine di permettere una circolazione senza interruzione di carico (priorità accordata all'eliminazione delle strozzature esistenti nella sezione Straubing-Vilshofen e tra Vienna e la frontiera austro-slovacca);
- > investire nei porti sul Danubio per creare piattaforme multimodali di distribuzione delle merci, conformemente all'accordo europeo sulle grandi vie navigabili di importanza internazionale (AGN) adottato a Ginevra nel 1996 nel quadro della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN-ECE);
- > attivare un servizio telematico di informazione fluviale. Un tale sistema consentirebbe un sostanziale miglioramento della sicurezza degli utilizzatori, siano essi operatori del trasporto o diportisti;
- > finanziare progetti che promuovano l'introduzione della navigazione interna nella catena logistica di trasporto attraverso nodi intermodali;
- > agevolare le procedure doganali secondo le modalità proposte dalla commissione Danubio;
- > armonizzare i quadri normativi del Danubio e del Reno.

Per ulteriori informazioni: [www.argedonau.at](http://www.argedonau.at)



Il porto di Vienna (Austria)



## FRANCIA

### Ampliamento del porto orientale dell'isola della Riunione



**Costo totale:** 72 740 000 EUR  
**Contributo dell'UE:** 29 096 000 EUR

«Situata nell'Oceano Indiano, l'isola della Riunione è una regione ultraperiferica. Il commercio estero dell'isola dipende principalmente dalla via marittima, che garantisce il 99 % degli scambi (3,5 milioni di tonnellate nel 2003). Unico porto commerciale della Riunione, il porto orientale gestisce oltre il 90 % degli scali. La sostanziale crescita demografica dell'isola induce un notevole incremento del traffico portuale, che dovrebbe aumentare di 50 000-100 000 tonnellate l'anno sino al 2015. Le infrastrutture portuali devono sostenere questa crescita nonché adeguarsi all'evoluzione delle dimensioni delle navi. I lavori di ampliamento del porto prevedono opere per estendere il cerchio di imbarcata, l'allargamento dell'antiporto e l'allestimento di una nuova banchina. Grazie a questi investimenti, il porto orientale sarà in grado di accogliere navi da 80 000 tonnellate e migliorare l'offerta dei servizi riducendo i tempi di attesa. In un'ottica di sviluppo sostenibile, i materiali estratti saranno stoccati e riutilizzati, soprattutto per la manutenzione delle infrastrutture portuali».

**Serge Joseph**, direttore dell'unità Europa, isola della Riunione  
[serge.joseph@agile-reunion.org](mailto:serge.joseph@agile-reunion.org)

## GRECIA

### Ponte Harilaos Trikoupis



**Costo totale:** 770 000 000 EUR  
**Contributo dell'UE (FESR):** 308 000 000 EUR  
**Prestito della BEI:** 385 000 000 EUR

«Il ponte Harilaos Trikoupi, realizzato tra Rion e Antirion ad ovest dello stretto di Corinto, è un viadotto autostradale di 2,88 km che unisce il Peloponneso e la Grecia continentale. Inaugurato nell'agosto 2004, alla vigilia dei giochi olimpici di Atene, il ponte risparmia agli automobilisti una deviazione di circa 40 minuti. L'opera, che nel primo anno di esercizio ha registrato il passaggio di 4,5 milioni di veicoli, è destinata a svolgere un ruolo di spicco nello sviluppo locale e regionale, concretizzando così la visione di Harilaos Trikoupi (dal quale il nome del ponte), primo ministro greco che già nel XIX secolo aveva immaginato la realizzazione di quest'opera».

**Yannis Freris**, direttore della comunicazione, Gefyra S.A.  
[ifreris@gefyra.gr](mailto:ifreris@gefyra.gr)  
[www.gefyra.gr](http://www.gefyra.gr)

## REGNO UNITO

### Trasporto rurale a richiesta



**Costo totale:** 408 800 EUR  
**Contributo dell'UE:** 201 743 EUR

«Attuato nella contea scozzese di Angus, il progetto DARTS (Demand Responsive Angus Rural Transport Scheme/ Programma di Angus per il trasporto rurale su richiesta) mira ad ottimizzare l'utilizzo dei trasporti collettivi locali fornendo servizi integrati, orientati alla clientela, flessibili e sostenibili. Il dispositivo, che serve un territorio di 1 270 km<sup>2</sup> (58 % della superficie di Angus) ed un bacino di utenza di 9 742 abitanti (8,9 % della popolazione della contea), si avvale di una centrale di prenotazione che sfrutta le moderne tecnologie della comunicazione. L'obiettivo consiste nel mettere a punto soluzioni di trasporto quanto più vicine alle esigenze dei cittadini, adatte alle condizioni e ai bisogni specifici delle aree rurali. Il progetto consente inoltre di valutare, dal punto di vista tecnico ed organizzativo, la trasferibilità ad altri contesti del concetto di trasporto a richiesta».

**Brian Masson**, responsabile di progetto, Angus Transport Forum  
[brian.masson@btinternet.com](mailto:brian.masson@btinternet.com)

## FINLANDIA

### La «cesta della spesa»



**Costo totale:** 52 647 EUR  
**Contributo dell'UE:** 31 102 EUR

«Nel 1999, la necessità di migliorare i servizi alla terza età ha portato alla realizzazione del progetto "Kauppakassi" ("cesta della spesa"), attuato nell'ambito del programma URBAN della periferia est di Helsinki. Per due anni, le antenne locali dei servizi sociali, l'associazione "Hely-koti" per i servizi agli anziani nonché due negozianti della zona hanno cooperato all'elaborazione di un modello innovativo di spesa a domicilio: i dettaglianti preparano gli ordini la mattina, prima dell'apertura del negozio, ed il personale di Hely-koti passa a prendere la spesa e la consegna a domicilio con un camioncino elettrico. Una valutazione esterna ha mostrato che il progetto reca benefici a tutte le parti interessate: la «cesta della spesa» diminuisce i costi dei servizi domiciliari e semplifica la vita delle persone anziane; i commercianti hanno esteso considerevolmente la loro clientela ed i clienti sono soddisfatti; gli spostamenti sono stati ridotti e i mezzi di trasporto scelti, silenziosi e non inquinanti, si rivelano particolarmente consoni alle aree residenziali. Il servizio è stato esteso ad altri quartieri».

**Eeva-Liisa Broman**, responsabile di progetto, URBAN II Helsinki  
[eeva-liisa.broman@hel.fi](mailto:eeva-liisa.broman@hel.fi)  
[www.urbanfinland.info](http://www.urbanfinland.info)

Interreg IIIB Europa nord-occidentale

## «Le cooperazioni per l'alta velocità: un contributo alla politica europea di pianificazione del territorio»

**Gösta Weber**, coordinatore del progetto Interreg IIIB «HST4i», South East England Development Agency (SEEDA)



L'agenzia per lo sviluppo dell'area sud-orientale dell'Inghilterra (SEEDA) coordina due progetti di cooperazione transnazionale nel settore dei trasporti integrati e delle linee ad alta velocità (TAV). Cofinanziati dal FESR, questi progetti prevedono la partecipazione di 32 partner di cinque paesi: Regno Unito, Francia, Belgio, Paesi Bassi e Germania.

Il progetto «HST4i» (High Speed Train Integration/Integrazione delle linee ad alta velocità) è incentrato sulla realizzazione di investimenti a titolo dimostrativo correlati alla rete dell'alta velocità. Con 18 partner nei cinque paesi summenzionati e un bilancio di 29 milioni di euro, 14 dei quali erogati dal FESR, rappresenta il progetto di maggior entità approvato dalla Commissione europea nell'ambito del programma Interreg IIIB Europa nord-occidentale.

Strettamente correlato all'HST4i, il progetto «HSTconnect» tende invece a migliorare la connettività tra le reti secondarie di trasporto regionale e la rete principale ad alta velocità. Promosso da 14 partner internazionali, HSTconnect dispone di un bilancio di 19 milioni di euro, 8 milioni dei quali provenienti da fonte comunitaria.

### Due esempi di investimenti nel settore dell'alta velocità

I due progetti per l'alta velocità hanno finanziato investimenti estremamente diversificati che variano da operazioni di diversi miliardi di euro correlate ai giochi olimpici del 2012, ad azioni meno ambiziose quali il miglioramento dei collegamenti transfrontalieri alla stazione TAV di Lille Europe.

A Stratford (Londra), la circoscrizione di Newham investe nella realizzazione di una via pedonale che si snoda tra la nuova stazione internazionale, la stazione locale e il centro storico della città. Il tracciato collegherà la nuova area di attività di Stratford all'attuale tessuto urbano, integrando al contempo i quartieri residenziali circostanti. Le due stazioni serviranno il parco olimpico del 2012.

In Belgio, il consorzio intercomunale di Leiedal amplia la rete regionale che serve le località della valle del Lys per collegarle alla stazione di Lille Eu-

rope. Particolare attenzione viene riservata alla qualità ambientale dei nodi di trasporto, delle auto-stazioni e delle stazioni ferroviarie.

I due progetti consentono di sperimentare e di convalidare formule di investimento destinate ad ottimizzare il contributo delle stazioni dell'alta velocità alla coesione interna, allo sviluppo esterno e alla competitività dell'Europa nord-occidentale. Essi promuovono l'attuazione di infrastrutture di trasporto coerenti e complementari che rafforzano lo sviluppo policentrico di quest'area del continente. Le nuove stazioni devono svolgere un ruolo di spicco nella riqualificazione delle zone urbane in situazione di degrado, preservando al contempo un ambiente di qualità, in armonia con il quartiere in cui sono situate. Uno degli obiettivi chiave riguarda il miglioramento degli allestimenti e della funzionalità delle stazioni per i passeggeri, senza dimenticare una corretta integrazione delle infrastrutture nel tessuto locale. Nell'ambito di questo approccio, la stazione e le aree circostanti sono considerate un crocevia spaziale, sociale ed economico dell'area urbana.

### Le attività transnazionali: una dimensione chiave dei progetti per l'alta velocità

Per migliorare le conoscenze dei partner e per raggiungere un pubblico più vasto, i due progetti HST4i e HSTconnect prevedono un vasto programma internazionale di attività: studi, visite ai progetti, scambi di buone pratiche, gruppi di lavoro e seminari quali, ad esempio, l'«HST Design Workshop» organizzato ad Utrecht il 10 novembre scorso sull'allestimento delle stazioni della TAV, delle aree circostanti e delle zone di accesso. Il seminario ha portato alla redazione di una guida su tale tematica.

Un'ulteriore attività congiunta dei due progetti consiste nella realizzazione di uno studio sull'impatto dei progetti TAV per valutare il «valore aggiunto», nonché le ricadute socioeconomiche e ambientali degli investimenti realizzati nel quadro dell'HST4i e dell'HSTconnect.

### Un approccio strategico

I progetti per l'alta velocità creano condizioni propizie allo sviluppo economico e all'occupazione all'interno delle stazioni e nelle aree limitrofe. Contribuiscono alla ricerca di una maggiore sostenibilità, in quanto affrontano le questioni di mobilità e concorrenza a livello locale e regionale. Da un punto di vista strategico, i progetti TAV evidenziano l'effetto moltiplicatore che il FESR può esercitare per i progetti di interesse locale o regionale in materia di trasporti. Conferiscono a tali progetti un valore aggiunto poiché favoriscono migliori allestimenti e servizi, tempi di realizzazione più rapidi, l'attuazione di infrastrutture supplementari e l'acquisizione di maggiori competenze. Situano i progetti di trasporti regionali in un contesto europeo più ampio e dimostrano come i partner regionali e locali possano essere utilmente coinvolti nell'attuazione di una politica europea.

Per ulteriori informazioni: <http://www.hst4i.net>





Per il sud del Portogallo, la modernizzazione dei trasporti coincide con una nuova fase socioeconomica

## La svolta dell'Algarve

Cinquant'anni fa era la regione più povera del Portogallo, ma nonostante il profondo divario che ancora separa l'entroterra e la costa, l'Algarve è oggi al terzo posto nella classifica nazionale per reddito pro capite. Pertanto, a partire dal 2007, l'Algarve non dovrebbe più figurare fra le regioni dell'obiettivo n. 1. L'Unione europea ha contribuito in larga misura a questo straordinario successo, soprattutto con massicci finanziamenti a favore delle infrastrutture di trasporto stradali, ferroviarie, aeree o marittime. Ma dietro questi importantissimi e tangibili sforzi traspare una certa inquietudine: tuttora distante dai principali centri del paese e fortemente dipendente dal comparto turistico, l'Algarve deve fare le giuste scelte per preservare crescita e competitività.



Svincolo autostradale: l'Algarve può ormai contare su un collegamento rapido con Lisbona e la Spagna

Nell'oscurità della notte, solo la fioca luce di alcuni lampioni lascia intravedere il bianco profilo delle case di Sanlúcar de Guadiana, il paese situato proprio di fronte, sulla riva spagnola. «Vedete queste barche a motore? Sono ormeggiate per la notte. A quest'ora, l'unico che potrebbe ancora attraversare il fiume è il medico di guardia», commenta Carlos Cruz, addetto alle pubbliche relazioni della Regione Algarve. Ci troviamo ad Alcoutim (700 abitanti), sulla sponda portoghese del fiume Guadiana, di fronte al paese spagnolo di Sanlúcar. Solo duecento metri di acqua li separano, ma nessun ponte ha mai unito i due paesi. Il collegamento fisso più vicino che consente ad un veicolo di entrare in Spagna si trova a 50 km a nord, nei pressi di Paymogo, o a 50 km a sud, al ponte internazionale del Guadiana, ultimato nel 1992. Nonostante la caduta delle due dittature iberiche «sorelle nemiche» e l'entrata di entrambi i paesi nell'Unione europea, il Guadiana continua ad essere

una frontiera quasi invalicabile. «È probabilmente l'unica area urbanizzata in Europa con una tale distanza tra due ponti: ben 100 km! La costruzione di un ponte tra Alcoutim e Sanlúcar è attualmente allo studio nel quadro del programma Interreg, ma il calendario dei lavori non è ancora stato deciso», si lamenta Carlos Brito, per anni deputato e consigliere municipale di Alcoutim, nonché responsabile della locale rivista mensile *Jornal do Baixo Guadiana*. «Per ribadire l'interesse delle due rive di disporre di un collegamento terrestre, la nostra associazione transfrontaliera Alcoutim-Sanlúcar ha organizzato quest'estate una grande festa, nel corso della quale abbiamo formato un "ponte" unendo fianco a fianco le barche dei due paesi».

Il ponte, i cui costi di costruzione sono stati stimati a 15 milioni di euro, non sarebbe un lusso, tanto più che gli scambi tra i due paesi si stanno intensificando: alcuni



Una nave da crociera fa scalo a Alcoutim

portoghesi acquistano case sulla riva spagnola mentre un numero sempre maggiore di spagnoli utilizza i servizi offerti sul versante portoghese. Da un punto di vista macroeconomico, il piccolo centro aspira anche a diventare il mercato dell'Andevalo, un territorio spagnolo poco distante ma ancora più isolato, attualmente al centro di un importante piano di sviluppo della Giunta dell'Andalusia. *«Riallacceremmo anche con i numerosi scambi commerciali tra Spagna e Portogallo, in particolare quelli di bestiame, che si praticavano in questa zona negli anni trenta»*, ricorda Carlos Brito.

## Velocità e crociere

Anche senza ponte, Alcoutim vive da quest'anno una vera e propria rivoluzione economica, una sorta di riproduzione in scala di ciò che l'Algarve ha conosciuto negli ultimi trent'anni.

Preservato dall'isolamento, il carattere selvaggio del Guadiana consente oggi ottimi guadagni: dalla primavera del 2005, due compagnie di crociere, una portoghese e l'altra franco-belga, fanno scalo a Alcoutim. Partiti da Portimão gli uni e da Siviglia gli altri, centinaia di turisti sbarcano ogni settimana in questa località: una vera manna per il commercio locale.

Ma, soprattutto, c'è la strada: ultimati nel luglio 2005, i lavori per trasformare l'IC27 («Itinerario complementare 27») in strada nazionale di ottima qualità, rapida e sicura, consentono di andare da Alcoutim a Vila Real de Santo Antonio, la «capitale» costiera del basso Guadiana, in soli 25 minuti: un quarto del tempo necessario in passato! Non più isolato per quanto riguarda i collegamenti stradali, Alcoutim si trova oggi sull'importante asse nord-sud che scorre parallelo al Guadiana sino a Beja, nell'Alentejo. I lavori realizzati sull'IC27 dovrebbero favorire la ripresa dell'intera Serra de Caldeirão, l'entroterra orientale dell'Algarve.

*«Migliorare l'accessibilità è importantissimo, ma bisogna che il territorio possieda un dinamismo economico proprio e per fortuna qui da noi non manca»*, fa notare Carlos Brito. Con la strada e le crociere, Alcoutim potrà sviluppare e diversificare le proprie attività turistiche, posizionandole su un mercato di fascia alta, ad esempio incentivando il turismo venatorio. Anche la valorizzazione dei prodotti locali sarà agevolata: i piccoli caseifici locali, soprattutto, potranno contare su maggiori sbocchi e la municipalità di Alcoutim, che oggi può pensare realisticamente di attrarre investitori esterni, promuove la creazione di un polo di attività produttive. Grazie all'asse stradale, infine, si osserva già

una certa stabilizzazione della popolazione: l'esodo rurale è compensato dal recente trasferimento di «cittadini» provenienti da aree urbane quali Vila Real o addirittura Faro.

Il potenziamento dell'IC27, inoltre, offre un ottimo esempio delle sinergie che si sono venute a creare tra i tre programmi attuati in Algarve nel settore di trasporti: il programma operativo nazionale «Accessibilità e trasporti» (3,312 miliardi di euro, di cui 280 milioni di euro riguardano l'Algarve), il programma regionale PROAlgarve (108 milioni di euro per il capitolo «Trasporti») e Interreg IIIA Spagna-Portogallo per i progetti a vocazione transfrontaliera. Per quanto riguarda i lavori dell'IC27, ad esempio, la sezione Monte Francisco-Odeleite (17,5 milioni di euro) rientra nel programma operativo «Accessibilità e trasporti» mentre il troncone Odeleite-Alcoutim (14,4 milioni di euro) è un progetto Interreg IIIA; il FESR interviene in entrambi i casi finanziando il 50 % circa dei costi.

In linea di massima, negli ultimi dieci o quindici anni gli aiuti europei, ed in particolare il FESR e il Fondo di coesione, hanno permesso di migliorare notevolmente i principali assi stradali regionali e interregionali: l'IC27 è la seconda arteria in direzione nord-sud che collega l'Algarve al resto del Portogallo. A grandi linee, il potenziamento della rete stradale regionale è articolato intorno a due grandi assi perpendicolari: il completamento sino in Algarve dell'autostrada A2 che attraversa il territorio portoghese da nord a sud; la costruzione, da est a ovest lungo il litorale ad alto tasso di urbanizzazione, della «Via do Infante», una superstrada a quattro corsie che collega Lagos alla frontiera con la Spagna.

## Trasporto su rotaia

La rotaia non è certo da meno: cofinanziato dal Fondo di coesione (oltre 320 milioni di euro a fronte di un importo complessivo di 400 milioni circa), il «Potenziamento della linea di collegamento con l'Algarve» fa parte del progetto prioritario n. 8 «Asse multimodale Portogallo-Spagna-Europa centrale» delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T). Ultimati nel 2004, i lavori sono stati realizzati in quattro fasi che corrispondono ad altrettanti tronconi, per un tracciato complessivo di 339 km. L'operazione è stata completata dalla ristrutturazione delle stazioni. Il rifacimento della sede dei binari, la rettifica del tracciato in taluni punti, la costruzione o l'adeguamento di opere artistiche (compreso il celebre ponte del 25 aprile a Lisbona), la soppressione dei



La stazione di Faro, capolinea di una moderna tratta ferroviaria





■ Mercato coperto a Olhão: la ristrutturazione dei porti da pesca è integrata dal restauro di antichi edifici e dall'insediamento di nuove attività

passaggi a livelli, l'elettificazione della linea, l'ammodernamento della segnaletica e delle telecomunicazioni consentono ora di effettuare la tratta Faro-Lisbona in tre ore, invece delle quattro ore e mezza necessarie in precedenza. Jorge Rodrigues, responsabile regionale della segnaletica presso la REFER, la rete ferroviaria portoghese, elenca i vantaggi di questo profondo processo di ammodernamento: «*oltre al risparmio di tempo sono aumentate anche la sicurezza, l'affidabilità e la puntualità; il nostro margine di ritardo rispetto all'orario annunciato è sceso a 3 minuti a fronte dei 15-20 minuti di un tempo. Il comfort è nettamente migliorato anche grazie alla messa in servizio di nuove vetture più silenziose. Per non parlare del vantaggio, sotto il profilo ambientale, dell'elettificazione*». Risultato: un incremento del flusso di passeggeri di circa il 30 %, «*ma anche una nuova immagine, più dinamica, dei treni*», aggiunge Jorge. «*Sempre più spesso si vedono passeggeri intenti a lavorare sul proprio computer portatile*».

### Seconda rivoluzione turistica

Campos Correia, presidente della commissione di coordinamento per lo sviluppo regionale (CCDR) dell'Algarve, riassume brevemente la strategia regionale: «*Il nostro obiettivo per i prossimi 10-15 anni è quello di trasformare l'Algarve in una delle regioni più competitive del Portogallo e d'Europa. Il potenziamento dei trasporti è perfettamente in linea con il nostro piano d'azione territoriale: collegare l'Algarve alla "dorsale portoghese", una cosa ormai fatta grazie al completamento dell'autostrada A2 (verso Setúbal, Lisbona e Porto) e all'ammodernamento della linea ferroviaria Lisbona-Faro; garantire un collegamento efficace della nostra regione alla Spagna attraverso la Via do Infante e prevedere anche, in futuro, un collegamento ferroviario tra l'Algarve e l'Andalusia; nonché promuovere lo sviluppo dei trasporti locali, ad esempio metropolitane di superficie all'interno degli agglomerati regionali Lagos-Portimão-Lagoa e Loulé-Faro-Olhão, che contano ciascuno tra i 100 000 e i 200 000 abitanti*».

Al di là di questi importanti sforzi di grande visibilità per ampliare le infrastrutture e del sentimento di orgoglio per i progressi conseguiti traspare tuttavia una certa inquietudine. «*Siamo giunti ad una svolta e dobbiamo fare le scelte giuste*», avverte Antonio Mendes, direttore dell'aeroporto di Faro.

L'aeroporto, costruito nel 1965 e potenziato a più riprese con il sostegno degli aiuti comunitari, è il secondo del paese per flusso di passeggeri (4,7 milioni nel 2004). Come precisa il suo direttore, «*si tratta di un aeroporto essenzialmente "inbound", un punto di accesso per i turisti stranieri e i proprietari di seconde case*». Con il boom immobiliare che caratterizza l'Algarve da alcuni anni, i proprietari di seconde case sono oggi numerosi quanto i turisti. La clientela dell'aeroporto, sia passeggeri che compagnie, è pertanto in pieno mutamento: dal 1999 si osserva anche una diminuzione dei voli charter ed aumentano le compagnie aeree a basso costo. Inoltre, i passeggeri tendono a non rivolgersi più ai tour-operator e organizzano il proprio viaggio in maniera auto-



■ Macelleria artigianale a Monchique: il potenziamento della rete stradale offre nuovi sbocchi ai prodotti locali

noma sfruttando le tariffe migliori. «Oltre a questi cambiamenti, che si riscontrano un po' ovunque in Europa, dobbiamo affrontare un altro tipo di difficoltà, nettamente più grave: il nostro comparto turistico ha perso gran parte della propria competitività; siamo troppo cari per i meno abbienti e non abbastanza sofisticati per i ricchi», afferma con decisione Antonio Mendes.

La recente evoluzione commerciale dell'aeroporto di Faro potrebbe anche applicarsi all'intero territorio dell'Algarve. Tutti sono concordi nell'affermare che il turismo resta e resterà ancora a lungo il motore dell'economia regionale. A condizione di progredire per recuperare in competitività e sostenibilità. E questo nonostante l'agguerrita concorrenza turistica internazionale, nonostante l'eccessiva urbanizzazione della costa, nonostante gli incendi che hanno sfigurato talune aree del territorio note per le loro bellezze naturali come la Serra de Monchique.

L'Algarve è alla ricerca di una «seconda rivoluzione turistica». «Dobbiamo passare ad una fascia superiore, diversificare le attività con prodotti ad alto valore aggiunto, cosa che abbiamo fatto con il golf, rivelatosi un vero successo, e fare del comparto "turismo e attività ricreative" un volano per altri settori economici fondati sulla conoscenza e l'innovazione», suggerisce il presidente della CCDR Campos Correia, prima di menzionare anche la navigazione da diporto e persino il turismo sportivo di alto livello, che nella zona può contare sul complesso di categoria mondiale di Vila Real de Santo António.

## Mantenere la rotta

Come avviene sovente in Portogallo, anche in questo caso la salvezza potrebbe arrivare dal mare. L'«Istituto Portuario e dos Transportes Marítimos» è l'ente pubblico che gestisce i porti, i trasporti marittimi e le vie interne navigabili (in Algarve, essenzialmente i fiumi Arade e Guadiana) dell'intera area meridionale del Portogallo ed interessa principalmente due settori di attività: la pesca e il turismo. Gli sviluppi di questi due comparti rendono necessari l'ammodernamento, il potenziamento o addirittura la riqualificazione delle aree portuali. David Assoreira, amministratore delegato dell'istituto, afferma: «dopo trent'anni di relativo immobilismo, si nota un degrado generale delle infrastrutture portuali, tanto più che oggi dobbiamo aprire i nostri porti al pubblico, fare in modo che ne possano approfittare tutti: residenti, turisti, bambini, amanti delle passeggiate ecc. Per questo dobbiamo intervenire sia sui porti, sia sulle aree circostanti».

Il porto di Olhão, il primo porto di pesca dell'Algarve, è pertanto al centro di una vasta opera di ristrutturazione delle aree di accesso (trasformate in aree verdi, spazi ricreativi, sentieri per passeg-



Il porto di Olhão

giate ecc.) e di riqualificazione delle infrastrutture (sostituzione del molo con protezioni più sicure, nuove banchine, pontili, aree di ormeggio e altre infrastrutture utili per i pescatori e i diportisti, restauro del vecchio mercato coperto ecc.), per un importo complessivo pari a circa 6 milioni di euro, la metà dei quali finanziati dal FESR. Anche il porto di Lagoa è oggetto di un importante processo di riqualificazione che pone l'accento sulla riparazione navale. Un'attività che, con il boom della navigazione da diporto, potrebbe acquisire in futuro un peso sempre maggiore. «I cantieri navali dell'Algarve hanno un vantaggio comparativo importante», spiega David Assoreira. «Abbinano qualità e rapidità ed hanno il pregio di poter funzionare tutto l'anno all'aperto».

Potendo contare da anni su campagne promozionali in Nord America, soprattutto in occasione del Salone di Miami, il porto di Portimão registra una vera e propria esplosione del mercato delle crociere: 17 transatlantici ospitati nel 2002, 28 nel 2003, 36 nel 2004, 54 nel 2005. A titolo di esempio, nella sola giornata del 16 agosto 2005, in città sono sbarcati ben 5 000 passeggeri! Portimão offre in effetti svariate attrattive: piuttosto pittoresco, il porto è situato al centro di una magnifica cornice naturale, molto apprezzata dai diportisti; è associato al mito delle grandi spedizioni portoghesi che partivano dalla vicina Sagres; lo scalo di Portimão permette di accedere a 16 campi da golf e talvolta, prima di risalire sulla nave, si ha il tempo di concedersi un soggiorno di alcuni giorni in un hotel di lusso; una grande società di crociere americana possiede nelle vicinanze un importante complesso alberghiero.

Cofinanziati dall'Unione europea, il dragaggio del porto e la costruzione di un nuovo molo (165 m, per poter accogliere contemporaneamente 3 imbarcazioni) sono tuttavia indispensabili per permettere l'attracco delle grandi navi. Gli sbarchi al largo, troppo frequenti, non sono sempre agevoli: è capitato, ad esempio, di dover sbarcare dalla nave *Legend of the Seas* 160 passeggeri in sedia a rotelle!

L'Istituto portuale ripone grandi speranze anche nei due principali corsi d'acqua dell'Algarve: il fiume Guadiana, naturalmente, ma anche l'Arade che diventa navigabile sino a Silves. Il «recupero della memoria del fiume» incrementerà l'attrattiva turistica di quest'antica capitale araba dell'Algarve. Ma occorre promuovere le attività nautiche presso i giovani e David Assoreira lamenta la mancanza, nella regione, di strutture di formazione per il personale marittimo, ad esclusione dei pescatori. «È sintomatico di uno stato di fatto tutt'altro che positivo: il Portogallo può e deve sviluppare di più le attività marittime. Questo ci permetterebbe di recuperare le nostre tradizioni e, al contempo, contribuirebbe a rafforzare l'avvenire economico del paese».

Così, nel momento in cui ha praticamente riassorbito uno dei suoi maggiori handicap, ossia l'insufficienza e l'obsolescenza delle proprie infrastrutture di trasporto, l'Algarve deve affrontare nuove sfide, più complesse e più difficili: l'allargamento dell'Unione, la globalizzazione e il continuo sforzo per garantire la propria competitività che questi nuovi processi comportano. Una situazione che non spaventa assolutamente il presidente della commissione di coordinamento per lo sviluppo regionale. «Crescita e convergenza sono un'opera di lungo respiro», sottolinea Campos Correia. «Occorre perseverare, tenere sempre presenti i propri obiettivi a lungo termine e procedere costantemente ad un'autovalutazione. Lo sviluppo è fatto di alti e bassi. La cosa importante è proseguire sul proprio cammino mantenendo saldamente la rotta che ci si è dati».

Per ulteriori informazioni: [www.ccdr-alg.pt](http://www.ccdr-alg.pt)



Estonia, Lituania, Lettonia, Polonia, Finlandia

## «Da Varsavia a Helsinki: «Rail Baltica», un progetto creativo, strategico e sostenibile»

**Pavel Telicka**, coordinatore, rete transeuropea di trasporto



Il 20 luglio scorso, il vicepresidente della Commissione europea Jacques Barrot mi ha designato tra i sei «coordinatori» della rete transeuropea di trasporto (TEN-T). Con queste nomine, debitamente approvate dal Consiglio e dal Parlamento europeo, la Commissione intende imprimere uno slancio politico ad alcuni progetti ferroviari prioritari. I coordinatori hanno il compito di agevolare l'attuazione di tali progetti, soprattutto quelli a carattere transfrontaliero.

Personalmente sono stato incaricato di «Rail Baltica», un progetto ferroviario creativo, strategico e sostenibile che prevede la partecipazione, a fianco della Finlandia, dei quattro nuovi Stati membri dell'Unione europea che si affacciano sul mar Baltico: Polonia, Lituania, Lettonia e Estonia. Strutturato intorno all'asse nord-sud Helsinki-Tallin-Varsavia, Rail Baltica collegherà direttamente i paesi baltici e la Polonia al cuore dell'Unione europea, rafforzando così il mercato unico e favorendo l'integrazione dei paesi interessati. I 70 km di frontiera che separano la Lituania e la Polonia rappresentano l'unico collegamento via terra tra i paesi baltici e il resto dell'Unione. L'attivazione di collegamenti efficaci e sostenibili lungo questo confine è, pertanto, della massima importanza per i paesi interessati, ma anche per l'Unione europea.

In un primo tempo, la direzione generale Politica regionale realizzerà uno studio di fattibilità che dovrebbe essere ultimato alla fine del 2006. Lo studio dovrà determinare la potenziale vitalità economica di questo collegamento ferroviario, ma anche considerare altri elementi correlati, a cominciare dall'impatto ambientale del progetto sulle zone attraversate dalla nuova ferrovia. In base alle prime discussioni avute con i responsabili politici, sono convinto della redditività delle opere di potenziamento della linea Tallin-Varsavia, ma attendiamo i risultati dello studio.

L'asse ferroviario «Rail Baltica» susciterà l'interesse degli investitori lungo un corridoio già servito dal collegamento stradale «Via Baltica». Per quanto riguarda la pianificazione territoriale, il nuovo asse integrerà l'azione di Interreg nella regione del Baltico e consentirà anche di collegare la Polonia e i paesi baltici al «Triangolo nordico» previsto dai paesi scandinavi, nonché alla Russia, in particolare la popolosa regione di San Pietroburgo.

Attualmente, i flussi di traffico seguono soprattutto l'asse est-ovest a causa delle grandi quantità di prodotti russi, essenzialmente materie prime, destinati all'UE in transito dai porti baltici. Ma l'importanza strategica della regione potrebbe anche aumentare in modo sostanziale se la Cina, che sta attualmente valutandone la possibilità, per risparmiare tempo decidesse di spedire i suoi prodotti per ferrovia attraverso la Siberia verso i porti baltici, piuttosto che trasportarli via mare attraverso il canale di Suez. In

questo caso, la linea Rail Baltica potrebbe rappresentare un asse di trasporto in direzione nord-sud.

Il progetto costituirà inoltre un'alternativa sostenibile al trasporto delle merci su gomma e, in futuro, anche per la mobilità dei passeggeri che seguiranno questo itinerario. Diversi governi baltici considerano già la linea Rail Baltica un importante volano dello sviluppo. E sembra che vi sia già una certa concorrenza tra le città dell'area: tutte vogliono essere incluse nel tracciato della futura linea e credo che questo sia buon segno.

Il successo del progetto richiede tuttavia una grande convergenza di vedute tra i cinque paesi partecipanti per quanto riguarda le potenzialità della linea. Per far avanzare il progetto è necessaria una forte volontà. Favorire quanto più possibile questa visione comune è, a mio avviso, uno dei miei compiti fondamentali. A tale scopo sarò attivamente in contatto con tutti i soggetti interessati: clienti e utenti potenziali, parti sociali, autorità regionali e locali, società costruttrici e, naturalmente, le stesse ferrovie.

Per quanto riguarda il finanziamento, i costi di Rail Baltica o piuttosto del «Progetto prioritario TEN-T n. 27», secondo la denominazione ufficiale, potrebbero essere assunti, in alcuni casi sino all'80 %, dal Fondo di coesione. Tutto dipende dall'importo delle prospettive finanziarie 2007-2013 <sup>(1)</sup>, ma alcune personalità influenti, in particolare numerosi deputati europei, sono favorevoli al finanziamento integrale dei progetti prioritari di trasporto.

Ho deciso di intraprendere il viaggio da Helsinki a Varsavia, talvolta in compagnia di un gruppo di giornalisti, per rendermi conto personalmente dell'attuale stato delle infrastrutture e quantificare i ritardi e le difficoltà. Ho intenzione di intervenire molto attivamente perché questo grande asse regionale europeo sia attuato al più presto.



La stazione di Helsinki (Finlandia)

<sup>(1)</sup> Alla data di redazione del presente articolo (novembre 2005), le prospettive finanziarie 2007-2013 non erano ancora note.

## Spagna

## «Ampliare il porto di Barcellona deviando il corso del fiume Llobregat... e garantendo il rispetto dell'ambiente»

**Josep Oriol**, direttore generale, Porto di Barcellona



Avviate nel 2000 e ultimate nel 2004, le opere per deviare il corso del fiume Llobregat costituiscono una tappa importante nella storia dei trasporti di Barcellona. Alcuni degli audaci progetti «Porto e zona franca» dei primi trent'anni del XX secolo, che prevedevano la costruzione di una grande infrastruttura portuale a sud della montagna di Montjuïc, consideravano già il Llobregat come il limite fisico di un futuro porto. La guerra civile e il successivo isolamento dalla scena internazionale hanno sensibilmente rallentato la crescita economica della Spagna e, indirettamente, anche quella del porto di Barcellona. Il «Piano di stabilizzazione» del 1959 ha segnato la riapertura verso l'esterno dell'economia spagnola e Barcellona ha così ritrovato la sua funzione di porto interoceano, evidenziando la necessità di ingrandirsi.

La deviazione del fiume Llobregat, una condizione indispensabile all'ampliamento del porto, è stata ipotizzata per la prima volta negli anni sessanta. Alcuni progetti, come quello elaborato dalla Camera del Commercio, dell'Industria e della Navigazione di Barcellona, proponevano interventi con un enorme impatto ambientale poiché si pensava di deviare il letto e spostare il delta del fiume a sud, ad una distanza di 9 km dalla foce dell'epoca.

Nel 1994 i poteri competenti decidono di varare il cosiddetto «piano Delta». La deviazione di 2 km e la canalizzazione del Llobregat costituiscono il filo conduttore di una serie di interventi che, oltre all'ampliamento del porto, comprendono anche lo sviluppo dell'aeroporto, la costruzione di nuovi assi stradali e ferroviari, l'allestimento di un depuratore e la creazione di una vasta area naturale protetta.

Ultimata la deviazione del fiume, nel dicembre 2001 è stato possibile avviare le opere di ampliamento del porto di Barcellona. Dotato di un bilancio di un miliardo di euro, di cui 277 milioni finanziati dal Fondo di coesione, il progetto prevede la ristrutturazione del porto: moltiplicazione della superficie per 2,3 (pari a 1 265 ettari) e costruzione di 30 km di moli e banchine.

I lavori attualmente in corso rappresentano la base sulla quale potrà svilupparsi il porto. La sua crescita sarà sia quantitativa (nuovi moli, nuove gru, nuovi accessi), sia qualita-

tiva (nuove linee marittime, un maggior numero di collegamenti europei, miglioramento del servizio alla clientela). Il numero dei container dovrebbe passare da 2 a 6 milioni, per un volume annuo di 90 milioni di tonnellate.

Questo vasto cantiere prevede inoltre l'allestimento delle nuove vie di accesso che saranno necessarie una volta ultimati i lavori di ampliamento. A tale proposito, l'area resa libera dalla deviazione del letto del fiume rappresenta un eccellente corridoio per i futuri collegamenti terrestri e sarà utilizzata per la costruzione di un'autostrada a quattro corsie, riservata esclusivamente ai mezzi pesanti. La nuova arteria sarà direttamente collegata alla rete autostradale spagnola ed europea, mentre quattro nuove linee ferroviarie partiranno dagli scali appositamente previsti sulle nuove banchine.

L'ampliamento del porto di Barcellona, che rispetta rigorosamente l'ambiente, è integrato da misure per ridurre l'impatto che i cantieri potrebbero produrre. Oltre a soddisfare appieno la normativa portuale e ambientale, lo sviluppo del porto prevede misure per migliorare lo stato del delta del Llobregat nel suo complesso. Nell'antico letto del fiume è stata preservata una zona umida di 10 ettari per tutelare la fauna. Uno degli interventi attualmente in corso, ossia la creazione di una spiaggia di 2 km ottenuta riversando milioni di tonnellate di sabbia, a sud della nuova foce del fiume, è un ulteriore esempio della volontà delle autorità portuali di realizzare un'infrastruttura sostenibile, attuata nel pieno rispetto dell'ambiente.



Le nuove banchine possono accogliere navi di grandi dimensioni



## BULGARIA

### Ristrutturazione dell'aeroporto di Sofia



**Costo totale:** 148 756 000 EUR  
**Contributo dell'UE:** 50 000 000 EUR

«L'aeroporto di Sofia è il principale punto di accesso, in Bulgaria, della clientela commerciale e turistica. Ma le attuali infrastrutture non offrono un livello di servizi sufficiente né ai passeggeri, né agli operatori. Il progetto ISPA prevede la costruzione di un nuovo terminal passeggeri e di tutte le strutture correlate: vie d'accesso, corsie preferenziali riservate ai taxi, aree di sosta ecc. Queste opere rientrano in un progetto di più ampio respiro che prevede il prolungamento e il riallineamento delle piste per accogliere aerei di grandi dimensioni, riducendo al contempo l'inquinamento acustico a tutela degli abitanti di Sofia».

*Nelly Yordanova, ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni della Repubblica di Bulgaria*  
[nyordanova@mtc.government.bg](mailto:nyordanova@mtc.government.bg)

## UNGHERIA

### Estensione della tangenziale di Budapest



**Costo totale:** 334 893 000 EUR  
**Contributo dell'UE:** 284 659 050 EUR

«Il Fondo di coesione cofinanzia la costruzione di una tangenziale intorno alla capitale ungherese. La realizzazione dei 26,5 km della sezione est consentirà di collegare le autostrade M1, M3, M5 e M7, nonché varie strade nazionali in direzione di Budapest. Riducendo il traffico della capitale e dei suoi punti d'accesso, il progetto metterà fine ad un incubo quotidiano per gli automobilisti. Oltre a snellire il traffico dei veicoli in transito, in particolare i mezzi pesanti, la nuova tangenziale ridurrà l'inquinamento cittadino favorendo al contempo l'insediamento di nuove imprese nella regione. L'infrastruttura applica le più rigorose norme ambientali e di sicurezza. La fine dei cantieri è prevista per novembre 2007».

*Tompos Attila, coordinatore UE, Società nazionale autostrade*  
[tompos.attila@nart.hu](mailto:tompos.attila@nart.hu)

## SLOVACCHIA

### Potenziamento della tratta ferroviaria Bratislava Rača-Trnava



**Costo totale:** 51 422 000 EUR  
**Contributo dell'UE:** 38 566 500 EUR

«La tratta ferroviaria Bratislava Rača-Trnava fa parte del V corridoio europeo che, in Slovacchia, si estende da Bratislava a Čierna nad Tisou alla frontiera con l'Ucraina, passando per Žilina e Košice. A Žilina, incrocia il VI corridoio che porta a Varsavia e da qui a Danzica sul Baltico. Il potenziamento di questa linea tende, in primo luogo, a garantire un buon accesso alla rete transeuropea di trasporto e ad attuare collegamenti ferroviari di qualità tra i paesi interessati. Finanziato dall'ISPA per opere da realizzare nel periodo marzo 2002-dicembre 2005, il progetto prevede in particolare la costruzione di un ponte ferroviario in cemento precompresso di 750 m, la soppressione dei passaggi a livello e la ristrutturazione di tutte le stazioni situate lungo la linea Bratislava, Rača e Trnava. Più sicura e più silenziosa, la nuova linea consentirà ai treni di raggiungere una velocità di 160 km/h».

*Miroslav Matúšek, Ferrovie della Repubblica slovacca (ŽSR)*  
[Matusek.Miroslav@zsr.sk](mailto:Matusek.Miroslav@zsr.sk)

## SPAGNA

### Ampliamento del porto di Gijón



**Costo totale:** 563 900 000 EUR  
**Contributo dell'UE (Fondo di coesione):** 247 500 000 EUR  
**Prestito della BEI:** 250 000 000 EUR

«L'Unione contribuisce in larga misura all'ammodernamento delle infrastrutture portuali spagnole. La Banca europea per gli investimenti (BEI), partner dei fondi strutturali, eroga prestiti integrandoli con servizi di assistenza tecnica, in particolare in materia di valutazione dei bisogni. Un recente esempio è dato dal promettente investimento realizzato a Gijón. Finanziato dal Fondo di coesione ed integrato da un prestito della BEI, l'ampliamento del principale porto delle Asturie dovrebbe aumentare le capacità di smaltimento e stoccaggio delle merci trasportate via mare in transito a Gijón. I lavori previsti prevedono principalmente il consolidamento dei frangiflutti e l'ampliamento delle aree di fonda e stoccaggio, in modo da poter accogliere anche i bastimenti più grossi».

*Andrew Allen, Banca europea per gli investimenti*  
[ALLEN@eib.org](mailto:ALLEN@eib.org)

### 2007-2013: preparare la nuova generazione di programmi con il sito Inforegio

Gli Stati membri e le regioni hanno avviato i preparativi per il prossimo periodo di programmazione 2007-2013. Il sito Inforegio mette a disposizione di tutti i soggetti che partecipano a tale processo una vasta gamma di informazioni ed importanti documenti, al fine di agevolare gli scambi tra operatori ed informare il pubblico dei progressi compiuti. Per qualsiasi richiesta o per inviare il vostro contributo vi invitiamo a contattare la DG Politica regionale.

[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/debate/forum\\_it.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/debate/forum_it.htm)

Commissione europea, direzione generale Politica regionale  
Unità 01, «Informazione e comunicazione»  
Thierry Daman  
Avenue de Tervuren 41, B-1040 Bruxelles  
Fax (32-2) 296 60 03  
E-mail: [regio-info@cec.eu.int](mailto:regio-info@cec.eu.int)  
Internet: [http://europa.eu.int/comm/dgs/regional\\_policy/index\\_it.htm](http://europa.eu.int/comm/dgs/regional_policy/index_it.htm)

Informazioni sui finanziamenti dell'Unione europea per le regioni:  
[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/index\\_it.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_it.htm)

ISSN 1608-3911

© Comunità europee, 2005  
Riproduzione autorizzata, salvo a fini commerciali, con citazione della fonte.

*Printed in Belgium*



Ufficio delle pubblicazioni

*Publications.eu.int*