

NUOVE GEOGRAFIE DELLE COMUNICAZIONI EUROPEE - LA RETE TRANSEUROPEA  
DEI TRASPORTI: IL RUOLO DELL'ITALIA E DEL BELLUNESE

Giovanni CAMPEOL<sup>1</sup>, Nicola MASOTTO<sup>2</sup>

**SOMMARIO**

L'arco alpino italiano è caratterizzato da una struttura socioeconomica che vede nelle arterie di traffico transfrontaliere la principale fonte di ricchezza.

L'unica regione che non possiede un valico è il Veneto il cui territorio frontaliero a nord è rappresentato dalla Provincia di Belluno che si caratterizza come un vero e proprio cul-de-sac tra la Regione Trentino Alto Adige e quella del Friuli Venezia Giulia. Nonostante questo "tappo comunicativo" verso il Nord Europa, la provincia di Belluno ha sviluppato nel tempo una potente industria manifatturiera come il distretto dell'occhiale che è un'eccellenza mondiale. Tuttavia i processi di globalizzazione stanno mettendo in seria crisi il modello economico del bellunese causa la mancanza di un valico alpino che gli consenta di dialogare in tempi rapidi con il mercato europeo.

Tale situazione di isolamento geografico doveva essere superata attraverso la realizzazione dell'autostrada Venezia-Monaco di Baviera, prevista già alla fine degli anni '60, che però non ha visto compimento (salvo il tratto da Venezia a Belluno) causa gli ostacoli messi in atto soprattutto dalle provincie autonome di Trento e Bolzano, preoccupate che il loro asse autostradale (la A22 del Brennero) potesse subire una contrazione di traffico e di conseguenza una potenziale minaccia alle loro economie.

---

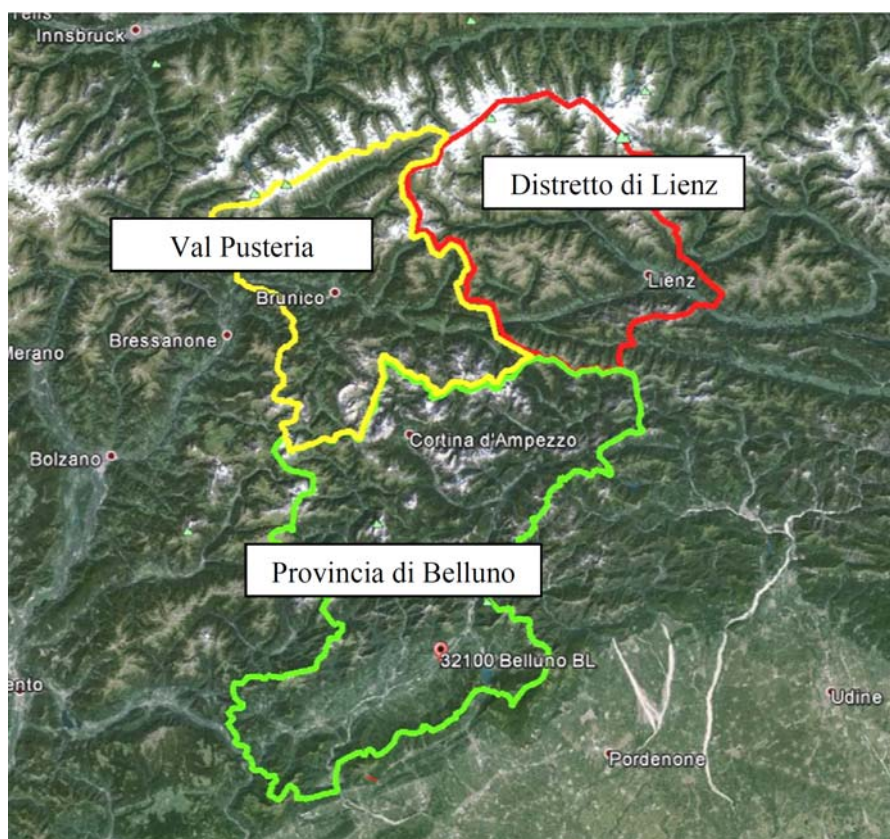
<sup>1</sup> Già docente di Valutazione Ambientale, Università IUAV di Venezia, Piazza delle Istituzioni 22, 31100 Treviso, e-mail: giovanni.campeol@gmail.com

<sup>2</sup> Dottorando in Ingegneria Gestionale e Estimo presso il DICEA (Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale), Università degli Studi di Padova, Via Venezia 1, 35131 Padova, e-mail: nicola.masotto@dicea.unipd.it

## 1. Il Contesto competitivo. La situazione socio-economica di tre territori a confronto: Bellunese, Val Pusteria e distretto di Lienz.

Uno studio<sup>3</sup> recentemente pubblicato presenta in modo significativo il contesto socio-economico locale del Bellunese, della Val Pusteria<sup>4</sup> e del distretto di Lienz<sup>5</sup>. Questi tre territori contermini tra di loro e accomunati dal fatto di essere montani, “cosa che comporta vantaggi sul piano ambientale e svantaggi di tipo strutturale per le varie difficoltà del vivere in montagna (mobilità difficile e insufficiente, versanti a rischio frane, costi maggiori per la manutenzione, verticalità dei suoli, difficoltà climatiche, ecc.)”<sup>6</sup>, sono stati analizzati in modo comparativo.

Figura 1 - Contesto territoriale competitivo



Fonte: nostra elaborazione

### 1.1 Il contesto territoriale

Il territorio Bellunese, che si trova a nord-est del Veneto, occupa 3.678,02 km di superficie ed è composto da 67 comuni con estensione territoriale variabile, dai 254,51 kmq di Cortina d'Ampezzo ai 4,44 kmq di Zoppè di Cadore. La provincia di Belluno è la meno popolata della Regione (209.430 abitanti al 31/12/2013) con densità abitativa pari a 58,2 abitanti/kmq (la media regionale si assesta sui 252,1 abitanti/kmq). Questo “conferma una certa dispersione territoriale della popolazione, a cui conseguono diversi problemi connessi alla mobilità e all'accesso ai servizi, prevalentemente concentrati a Belluno, Feltre, Pieve di Cadore e Agordo”<sup>7</sup>. Nel territorio della provincia di Belluno “si possono individuare due macro aree. Una prima, più

<sup>3</sup> Progetto “Giovani e Montagna: quale lavoro? / Jugend, Berge und Arbeit ” (da qui in avanti abbreviamo in GeMql).

<sup>4</sup> Una delle otto Comunità Comprensoriali del Südtirol (Alto Adige).

<sup>5</sup> Coincide geograficamente con l'Osttirol (Tirolo Orientale) ed è la parte orientale della regione storica del Tirolo.

<sup>6</sup> Cfr. GeMql.

<sup>7</sup> GeMql.

a nord e definita “Alto Bellunese”, che si caratterizza per altitudini più elevate, con valli strette e versanti molto pendenti (Agordino, Zoldano, Cadore, Ampezzano e Comelico)”<sup>8</sup>, che confina a ovest con il Trentino-Alto Adige, a nord con l’Austria ed a est con il Friuli-Venezia Giulia. La seconda zona, a sud e denominata “Val Belluna”, che “si caratterizza per rilievi inferiori e un clima più dolce”<sup>9</sup>, è delimitata dalla dorsale prealpina. A questa già frammentata situazione si unisce un’ulteriore condizione sfavorevole del territorio che è costituita da “un cuneo tra entità amministrative a statuto autonomo”<sup>10</sup> Trento e Bolzano da un lato, Friuli-Venezia Giulia dall’altro. La distinzione geografica rispecchia anche le diverse dinamiche economiche e demografiche all’interno della provincia, dato che la popolazione si concentra soprattutto nelle zone più a sud e nelle fasce altimetriche più basse, con netta prevalenza nei due centri maggiori di Belluno e Feltre. “Infatti, dei 67 comuni situati sul territorio provinciale, solo 9 hanno una popolazione superiore ai 5.000 abitanti e sono concentrati in Val Belluna, ad eccezione di Cortina. Complessivamente risiedono nell’Alto Bellunese circa 66 mila abitanti, pari a poco più del 30% dell’intera popolazione provinciale”<sup>11</sup>.

La Val Pusteria, che si trova a nord-est della provincia autonoma di Bolzano, è una comunità comprensoriale che occupa 2.072 km di superficie (il territorio provinciale è di 7.400,43 kmq), ed è composta da 26 comuni con estensione territoriale variabile, dai 187,89 kmq di Valle Aurina ai 18,03 kmq di Villabassa. La popolazione in Alto Adige continua ad aumentare, “al 31/12/2013 risiedono in provincia di Bolzano 515.714 persone, 6.088 in più rispetto all’anno precedente. Ciò corrisponde ad una variazione relativa di +11,9 persone ogni 1.000 abitanti”<sup>12</sup>. L’area territoriale della Comunità Comprensoriale della Val Pusteria risulta essere la terza (su otto Comunità totali) più popolata della Provincia (80.831 abitanti al 31/12/2013) con densità abitativa pari a 39,01 abitanti/kmq (la media provinciale si assesta sui 69,7 abitanti/kmq). In questo contesto risulta essere minore la dispersione territoriale della popolazione e minori risultano i problemi connessi alla mobilità e all’accesso ai servizi, dislocati principalmente a Brunico e San Candido. La crescita demografica della provincia autonoma di Bolzano è dovuta in gran parte al saldo migratorio che è “calcolato come differenza tra iscrizioni e cancellazioni anagrafiche”<sup>13</sup>. Esso registra valori positivi fin dai primi anni ’90: da allora infatti vi sono più persone che immigrano in territorio altoatesino rispetto a quelle che emigrano<sup>14</sup>. “Nella città di Bolzano, che nel 2013 ha registrato un saldo naturale negativo (-0,7 per 1.000 abitanti), l’elevata crescita demografica è dovuta esclusivamente al saldo migratorio positivo (+18,1‰)”<sup>15</sup>, mentre nelle comunità comprensoriali Val Venosta e Val Pusteria, “è ancora il saldo naturale il principale fattore della crescita demografica”<sup>16</sup>.

Il distretto di Lienz, è un territorio *exclave*<sup>17</sup> del Land Tirolo<sup>18</sup> che si trova a sud-est del Tirolo, occupa 2.019,87 km di superficie ed è composto da 33 comuni con estensione territoriale variabile, dai 277,75 kmq di Matrei in Osttirol ai 7,28 kmq di Gaimberg. L’Osttirol è il terzo distretto (su otto distretti totali) meno popolato del Tirolo (49.568 abitanti al 31/12/2012) con densità abitativa pari a 24,54 abitanti/kmq<sup>19</sup> (la media del Tirolo si assesta sui 56,14 abitanti/kmq)<sup>20</sup>. Anche in questo contesto risulta esserci una certa dispersione territoriale della popolazione e risultano alcuni problemi connessi alla mobilità e all’accesso ai servizi, prevalentemente concentrati a Lienz, Matrei in Osttirol e Sillian.

<sup>8</sup> GeMql.

<sup>9</sup> Cfr. GeMql.

<sup>10</sup> Cfr. GeMql.

<sup>11</sup> GeMql.

<sup>12</sup> Astatinfo n. 33 del 05/2014, Istituto provinciale di statistica della Provincia Autonoma di Bolzano (da qui in avanti abbreviamo in Astatinfo33).

<sup>13</sup> Cfr. Astatinfo33.

<sup>14</sup> Cfr. Astatinfo33.

<sup>15</sup> Astatinfo33.

<sup>16</sup> Cfr. Astatinfo33.

<sup>17</sup> L’Osttirol è un territorio geograficamente staccato e completamente isolato dal resto del Tirolo, al quale appartiene politicamente.

<sup>18</sup> Stato Federato del Tirolo, composto da due parti: il Nordtirol (Tirolo del Nord) e l’Osttirol (Tirolo Orientale).

<sup>19</sup> Cfr. Distretto di Lienz.

<sup>20</sup> Cfr. Stato Federato del Tirolo.

## 1.2 Servizi e qualità della vita

Le valli di questi tre territori a confronto, come le valli nel resto dell'arco alpino *“che si trovano a quota elevata, presentano i problemi tipici di condizioni climatiche sfavorevoli, soprattutto per la durata dell'inverno, superfici scarsamente utilizzabili e gravose da gestire, lontananza e difficoltà di collegamento con i centri urbani e con i mercati principali; presupposti questi che rendono più onerose le attività economico-produttive e comportano una progressiva riduzione dei servizi rivolti alla persona, con conseguente tendenza all'abbandono e alla mancata gestione diretta del territorio”*<sup>21</sup>.

Riguardo alla qualità dei collegamenti stradali, alla diffusione di scuole, sanità, banche, poste, asili nido e scuole materne, questi sono tutti servizi che risultano essere carenti in provincia di Belluno (in modo particolare nell'Alto Bellunese) e in parte anche nel distretto di Lienz (nonostante vi siano maggiori servizi e di maggior qualità rispetto al bellunese), invece migliore risulta essere la situazione in Val Pusteria<sup>22</sup>. Allo stesso modo anche i servizi di trasporto pubblico (treni e autobus) sono considerati poco o per nulla adeguati e vi sono notevoli differenze in termini territoriali tra il Bellunese (dove la popolazione risulta non soddisfatta), il distretto di Lienz (dove la popolazione risulta poco soddisfatta) e la Val Pusteria (dove la popolazione risulta prevalentemente soddisfatta)<sup>23</sup>. *“Da questo punto di vista, emergono quindi delle criticità infrastrutturali che sono rilevanti per la qualità della vita, in quanto non permettono di avvicinare le aree più marginali a quelle più centrali e attrattive”*<sup>24</sup>. Ciò vale per tutte le categorie della popolazione, *“nonché per il rafforzamento del tessuto economico”*<sup>25</sup>.

Il campione di residenti in Val Pusteria evidenzia una maggior soddisfazione anche *“per quanto riguarda la percezione di isolamento «dal resto del mondo»”*<sup>26</sup>, mentre i campioni di residenti nel Bellunese e Osttirol registrano valori più negativi, che confermano le problematiche già emerse in precedenza<sup>27</sup>.

Nel Bellunese prevalentemente, ma anche nell'Osttirol, si osservano dinamiche legate all'invecchiamento della popolazione che è *“più accentuato rispetto al contesto nazionale e regionale”*<sup>28</sup>. In provincia di Belluno in particolare, *“l'indice di vecchiaia è molto elevato rispetto a quello veneto (180% contro 140%) e la popolazione con più di 65 anni è poco meno di un quarto dei residenti (23,9%). Nel dettaglio tale valore è più accentuato nelle vallate dell'Alto bellunese, assestandosi sul 25,7%. Al contrario, in quest'area, i giovani tra i 18 e i 34 anni, costituiscono circa il 15% della popolazione”*<sup>29</sup>.

## 1.3 Situazione economico-sociale

L'economia della provincia di Belluno ha risentito della crisi economica, finanziaria e sociale globale. Per quanto riguarda la situazione dell'industria locale, *“l'indagine condotta dalla Camera di Commercio di Belluno evidenzia che a fine 2013 il complesso delle imprese attive al netto delle Persone fisiche presenti nel Registro delle Imprese era pari a 14.810 unità, per un totale di circa 23 mila imprenditori, con flessione nel triennio 2011-2013 di -2,3%. Un ulteriore saldo negativo tra nuove imprese iscritte e cessate al primo semestre 2014, con una differenza di -29 unità (in netto miglioramento rispetto al 2013: -163 unità). Dal punto di vista dell'occupazione la provincia di Belluno, sostenuta da un forte sviluppo manifatturiero e industriale, ha registrato nel passato tassi di disoccupazione molto bassi e assimilabili al limite fisiologico del fenomeno. Tuttavia, a partire dal 2008, questi sono progressivamente aumentati: mentre nel 2007 l'Istat registrava un tasso di disoccupazione pari al 2,1%, nel 2013 esso si assesta al 7,2%, con un picco nella componente giovanile della popolazione (19,5% nel 2013). Il dato annuo medio, aprile 2013-marzo 2014,*

<sup>21</sup> GeMql.

<sup>22</sup> Cfr. GeMql.

<sup>23</sup> Cfr. GeMql.

<sup>24</sup> GeMql.

<sup>25</sup> Cfr. GeMql.

<sup>26</sup> Cfr. GeMql.

<sup>27</sup> Cfr. GeMql.

<sup>28</sup> Cfr. GeMql.

<sup>29</sup> GeMql.

registra in provincia 10.460 disoccupati. L'aumento del valore riguarda entrambi i generi e tutte le fasce d'età, anche se lo stock dei giovani tra i 18-24 anni rimane il più consistente e in continua crescita (a marzo 2014 tocca il 29%)<sup>30</sup>.

In Val Pusteria gli occupati sono 37.666, di cui 16.122 hanno tra i 18 e 39 anni e la componente maschile è pari a 8.645 unità<sup>31</sup>. “Il numero di occupati nell'intero territorio altoatesino e residenti in Val Pusteria è di 41.187, di questi 16.975 hanno tra i 18 e i 39 anni”<sup>32</sup>. Il settore che occupa il maggior numero di persone è quello legato all'ospitalità alberghiera, seguito dal settore industriale/manifatturiero. Si evidenzia inoltre che il gruppo più nutrito di occupati, tra i 30-39 anni di età, si trova nella “pubblica amministrazione”<sup>33</sup>. Se sono 41.187 le persone che lavorano e sono residenti in Val Pusteria, questo significa che “6.493 lavorano in altri distretti dell'Alto Adige e sono quindi pendolari”<sup>34</sup>.

Nel distretto di Lienz gli occupati residenti sono 24.832, “il 32% ha tra i 19 e i 34 anni. Il 24% di questo gruppo lavora al di fuori dell'Osttirol ed è quindi pendolare. Nel complesso, il 17% di tutta la forza lavoro residente in Osttirol è pendolare, di questi il 45% ha tra i 19 e i 34 anni. Il 29% della forza lavoro effettiva in Tirolo Orientale ha tra i 19 e 34 anni. Prendendo in considerazione i settori economici, si osserva che la maggior parte degli occupati (pari al 52%) lavora nel commercio, nel manifatturiero, nell'edilizia e nel settore alberghiero/ristorazione. Tale distribuzione è confermata anche per la fascia di età tra i 19 e i 34 anni. Leggermente diverso è il quadro per i coetanei che hanno completato una formazione di livello superiore: molti di questi, oltre che nel commercio, sono occupati nel settore socio-sanitario, educativo/insegnamento nonché nella pubblica amministrazione. Inoltre, prendendo in considerazione tutti i settori economici, le persone di età compresa tra 19-34 anni rappresentano meno del 50% dei lavoratori. Nel 2014, il distretto di Lienz ha avuto il secondo tasso di disoccupazione più alto tra i distretti tirolesi, con il 10,1% in media pari in valore assoluto a 2.080 persone disoccupate. Rispetto all'anno precedente, questo valore è aumentato del 3,5%, molto meno che nella media tirolese di 9,7%, però partendo da un tasso più alto. Circa la metà dei disoccupati sono uomini; molti di questi (il 58,6%) hanno tra i 25 e i 50 anni. Anche nella componente femminile, la quota maggiore di disoccupate si trova in questa fascia di età. Dal 2011 il tasso di disoccupazione maschile è aumentato del 16% mentre quella femminile del 7%. Dal punto di vista dell'età, i disoccupati oltre i 50 anni di età sono aumentati più del 50%, mentre tra i giovani (sotto i 25 anni) i disoccupati sono diminuiti del 9,4%. Guardando le cifre della disoccupazione a partire dall'anno 2011, si riscontra un aumento. Nel 2014 i disoccupati registrati in Osttirol sono circa l'11% in più rispetto al 2011”<sup>35</sup>. Il resto dei distretti del Tirolo, complessivamente hanno registrato un aumento più contenuto (+24,2% dal 2011)<sup>36</sup>. “In questo contesto, la quota dei disoccupati tra i 19 e i 34 anni è rimasta sostanzialmente invariata (36-38% nell'Osttirol e 41% nel resto del Tirolo)”<sup>37</sup>. Si segnala inoltre “il diverso tasso di disoccupazione per settore professionale: nel 2013 la maggior parte dei disoccupati si concentravano nell'edilizia e nel settore alberghiero/ristorazione, che sono i settori con il maggior numero di addetti nel distretto di Lienz”<sup>38</sup>.

#### 1.4 Settori occupazionali

In tutte e tre le aree di riferimento il turismo viene individuato come il settore in cui in futuro vi sarà maggior potenziale di impiego: lo affermano nel Bellunese, in Val Pusteria e in Osttirol<sup>39</sup>. “Indubbiamente

---

<sup>30</sup> GeMql.

<sup>31</sup> Cfr. GeMql.

<sup>32</sup> GeMql.

<sup>33</sup> Cfr. GeMql.

<sup>34</sup> Cfr. GeMql.

<sup>35</sup> GeMql.

<sup>36</sup> Cfr. GeMql.

<sup>37</sup> GeMql.

<sup>38</sup> GeMql.

<sup>39</sup> Cfr. GeMql.

*questo settore costituisce un punto di forza di questi tre territori, tuttavia esso può crescere solo se supportato da una serie di servizi che insieme danno qualità all'offerta turistica stessa*<sup>40</sup>.

Per il campione dei residenti nel Bellunese, *“il settore turistico è seguito dall'agricoltura e dai servizi di mantenimento del territorio (62%). Un peso rilevante, ma in misura minore, viene attribuito anche all'artigianato (27%). Tutti gli altri settori occupano un ruolo molto ridotto: i servizi alle imprese quali i servizi informatici e tecnici (14%), l'industria (13%), i servizi alle persone (9%), il commercio (6%)”*<sup>41</sup>. Probabilmente tale rappresentazione non tiene conto che turismo-agriturismo-ristorazione-commercio sono settori sempre più connessi e inoltre non si considera che, con una popolazione che invecchia rapidamente, si possono aprire spazi nel settore dei servizi alla persona<sup>42</sup>. Nonostante l'attuale crisi economica, *“il settore industriale ha sempre un ruolo centrale nel benessere della montagna bellunese ed è auspicabile che lo avrà ancora anche in futuro”*<sup>43</sup>. Questo rispecchia probabilmente l'auspicio per un'attenzione anche ad altre possibili traiettorie di sviluppo<sup>44</sup>.

Anche dal campione dei residenti in Val Pusteria, come già evidenziato precedentemente, *“emerge una specifica attenzione per il settore turistico. Inoltre, analogamente al contesto bellunese, anche qui industria e commercio registrano un'adesione inferiore, mentre ciascuna delle restanti attività è stata indicata all'incirca da un terzo del campione, dimostrando un certo equilibrio”*<sup>45</sup>.

Per il campione dei residenti nel distretto di Lienz, *“accanto al turismo, assumono un peso analogamente rilevante i servizi alle persone, come sanità e istruzione. Inoltre, anche industria, artigianato e servizi alle imprese sono ritenuti un possibile sbocco occupazionale. In questo caso, commercio e agricoltura/mantenimento del territorio costituiscono il fanalino di coda”*<sup>46</sup>.

### *1.5 Strategie competitive*

Le analisi socioeconomiche effettuate confermano come i territori di Trento e Bolzano presentino una maggiore forza competitiva rispetto al bellunese ed anche all'Osttirol austriaco.

Si manifesta da tempo, confermato oggi con maggiore forza, una significativa pressione politico-economica da parte di Trento e Bolzano verso il bellunese inteso come ambito geografico di “conquista” al fine di dare uno spazio nuovo alle necessità economiche di una regione in continua espansione.

Tale fattore di “conquista” ovviamente si manifesta nel Bellunese e non nella parte austriaca, che viene invece “strumentalizzata” come ostacolo allo sviluppo infrastrutturale del Veneto verso Nord, cosa questa che aumenterebbe in modo molto significativo il tasso di competitività di questa parte d'Italia rispetto a Trento e Bolzano.

Le azioni di conquista geografica del Bellunese da parte di Trento e Bolzano oggi si stanno manifestando attraverso lo strumento “politico” ed “economico” e ovviamente non con quello militare, adottando tre precise strategie:

- Costruendo organizzazioni politiche di sostegno alle strategie di Trento e Bolzano capaci di raccogliere un certo consenso nella popolazione bellunese;
- Impedendo lo sviluppo delle economie turistiche con il tentativo di chiudere i passi alpini che comunicano Trento e Bolzano con il bellunese;
- Impedendo la costruzione del prolungamento dell'Autostrada A27 verso Nord quale straordinario motore di ricchezza economica del Bellunese ma anche del Veneto.

---

<sup>40</sup> GeMql.

<sup>41</sup> GeMql.

<sup>42</sup> Cfr. GeMql.

<sup>43</sup> GeMql.

<sup>44</sup> Cfr. GeMql.

<sup>45</sup> GeMql.

<sup>46</sup> GeMql.

Questa terza strategia, ovvero il prolungamento dell'Autostrada A27 in territorio austriaco, viene di seguito analizzata per dimostrare che essa si rappresenta come il fattore di successo primario che porterebbe a rilanciare l'economia del Bellunese fermando il processo di decadenza in atto e vanificando le aspettative di egemonismo geografico di Trento e Bolzano in questa parte strategica del Veneto e del Nord Est italiano.

## **2. I Corridoi Europei e la Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T)**

Il complesso delle vie di comunicazione europee sta cambiando sia in funzione della geografia economica che si è configurata negli ultimi anni, sia per effetto della localizzazione dei poli produttivi, della logistica e della domanda legata al trasporto delle merci, assecondata dagli orientamenti previsionali che vengono definiti a più livelli (ad iniziare da quello comunitario).

In tutto questo, anche le comunicazioni inerenti altri settori non direttamente connessi con quello manifatturiero (ad esempio i settori relativi al turismo, ai servizi, ecc.) concorrono a completare il quadro della nuova geografia delle comunicazioni europee.

Dalla seconda metà degli anni '80 il panorama riguardante lo sviluppo infrastrutturale delle vie di comunicazione per il funzionamento del mercato interno dell'Unione Europea, utile a garantire la coesione sociale ed economica, è stato definito attraverso il progetto della Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T<sup>47</sup>). Questo progetto di rete è stato caratterizzato da una successione di tappe, attraverso le quali si è andato a costruire l'assetto attuale, non ancora definitivo. Di seguito le tappe più importanti.

Nel 1992 vi fu il concepimento e l'avvio del progetto della Rete Transeuropea dei Trasporti con la costruzione di una previsione giuridica specifica per le Reti Transeuropee e l'inserimento di queste all'interno del trattato di Maastricht.

Nel 1994 ebbe luogo l'elencazione dei 14 progetti prioritari della TEN-T in occasione del Consiglio Europeo di Essen.

Nel 1996 vi fu la Decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (del 23 luglio), attraverso la quale furono definiti i primi orientamenti comunitari per lo sviluppo della Rete Transeuropea dei Trasporti (GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1).

Nel 2004, a fronte dell'ingresso nell'Unione Europea di diversi paesi rispetto ai firmatari del trattato di Maastricht con la conseguente necessità di mettere in connessione nuove aree geografiche tenendo conto dei carichi e dei flussi di traffico che queste potevano generare immettendosi nella Rete, fu ritenuto opportuno ampliare l'elenco dei progetti prioritari passando da 14 a 30. In particolare il 29 aprile 2004, con Decisione n. 884/2004/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, si modifica la Decisione n.1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della Rete Transeuropea dei Trasporti (GU L 201 del 7.6.2004).

Sempre nel 2004, in conseguenza dell'estensione del numero di progetti prioritari, furono individuati mediante apposita istituzione alcuni strumenti finanziari funzionali a garantire il supporto alla fattibilità economica dei progetti, quali il Regolamento Finanziario TEN<sup>48</sup>, il fondo di coesione, il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (F.E.S.R.) e i prestiti della Banca Europea per gli Investimenti (B.E.I.).

Nel 2010 (e più precisamente il giorno 7 luglio), con la Decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della Rete Transeuropea dei Trasporti (rifusione) (GU L 204 del 5.8.2010, pag. 1), si operò un nuovo ripensamento degli orientamenti per lo sviluppo della TEN-T.

---

<sup>47</sup> Definita per esteso come Trans-European Transport Network.

<sup>48</sup> Regolamento (CE) n. 680/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 giugno 2007, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia (GU L 162 del 22.6.2007, pag. 1).

Nel 2011 (e più precisamente il giorno 19 ottobre), dopo due anni di consultazioni e in coincidenza con la revisione del Libro Bianco dei Trasporti (pubblicato lo stesso anno, dal titolo "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"), venne adottata dalla Commissione Europea una proposta abrogativa e sostitutiva della Decisione n. 661/2010/UE, con la quale venne ridefinita la TEN-T, assumendo l'assetto che attualmente si può osservare.

Nel gennaio 2014 l'Unione Europea ha definito una nuova politica per le infrastrutture dei trasporti tesa a connettere l'est e l'ovest, il Nord e il sud del continente. Questa nuova politica ha l'obiettivo di completare collegamenti mancanti tra le reti infrastrutturali di trasporto degli Stati membri e di rimuovere le strozzature e gli impedimenti tecnici che ancora oggi ostacolano il funzionamento del mercato interno.

Al termine di un lungo percorso di definizione, ripensamento e ricostruzione delle ipotesi previsionali riguardo agli orientamenti previsti per la TEN-T, questa ha assunto oggi un assetto che la vede caratterizzarsi per l'integrazione modale attraverso sistemi di trasporto su strade, ferrovie, linee aeree e navigazione per acque interne e per mare.

Ne consegue che l'implementazione della TEN-T richiede la messa in essere di infrastrutture per l'intermodalità di cui si andranno a dotare tutti gli Stati membri coinvolti dai percorsi della Rete Transeuropea dei Trasporti.

Volendo entrare nel merito della strutturazione della TEN-T, si osserva che questa viene suddivisa in due parti, che sono:

- la Rete Centrale (Core network);
- la Rete Globale (Comprehensive network).

La Rete Centrale è articolata in corridoi<sup>49</sup> e attraverso questi intende perseguire gli obiettivi di ammodernamento delle infrastrutture e di facilitazione del trasporto passeggeri e merci che avviene a livello transfrontaliero in tutto il territorio dell'Unione Europea. Le tempistiche fissate dall'Unione Europea prevedono che la Rete Centrale venga realizzata entro il 2030<sup>50</sup>.

I corridoi sono aperti e orientati all'impiego di carburanti sempre meno inquinanti<sup>51</sup>, all'impiego di applicazioni e sistemi di gestione (ivi inclusi quelli telematici) per un più efficiente uso delle infrastrutture di trasporto. Inoltre essi tendono alla ricerca di soluzioni innovative per il campo dei trasporti, di sistemi atti a integrare aree urbanizzate e insediamenti<sup>52</sup> non ancora connessi (dunque relativamente isolati) con la rete europea dei trasporti.

Attualmente<sup>53</sup> sono stati individuati 9 corridoi per i quali è prevista una lista di progetti potenzialmente beneficiari dei finanziamenti europei per il periodo 2014-2020, identificati tenendo conto sia del loro possibile "valore aggiunto" per lo sviluppo della rete europea dei trasporti, sia in funzione del loro livello di attuazione<sup>54</sup>.

È stabilito che per ogni corridoio venga predisposto un piano operativo<sup>55</sup> capace di evidenziare lo stato dell'arte relativo alle infrastrutture presenti al fine di definire un programma per la rimozione degli ostacoli fisici, tecnici, operativi e amministrativi e individuare una panoramica delle risorse finanziarie utilizzabili per la realizzazione degli interventi (risorse provenienti da più fonti, come ad esempio l'Unione Europea, fondi internazionali, nazionali, regionali e locali; sia pubblici che privati).

---

<sup>49</sup> I cosiddetti "Core Network Corridors".

<sup>50</sup> Cfr. <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=2776>

<sup>51</sup> I cosiddetti "clean fuels".

<sup>52</sup> Le cosiddette "urban areas".

<sup>53</sup> Lungo è stato il processo di revisione, che appare tuttora non arrivato alla conclusione.

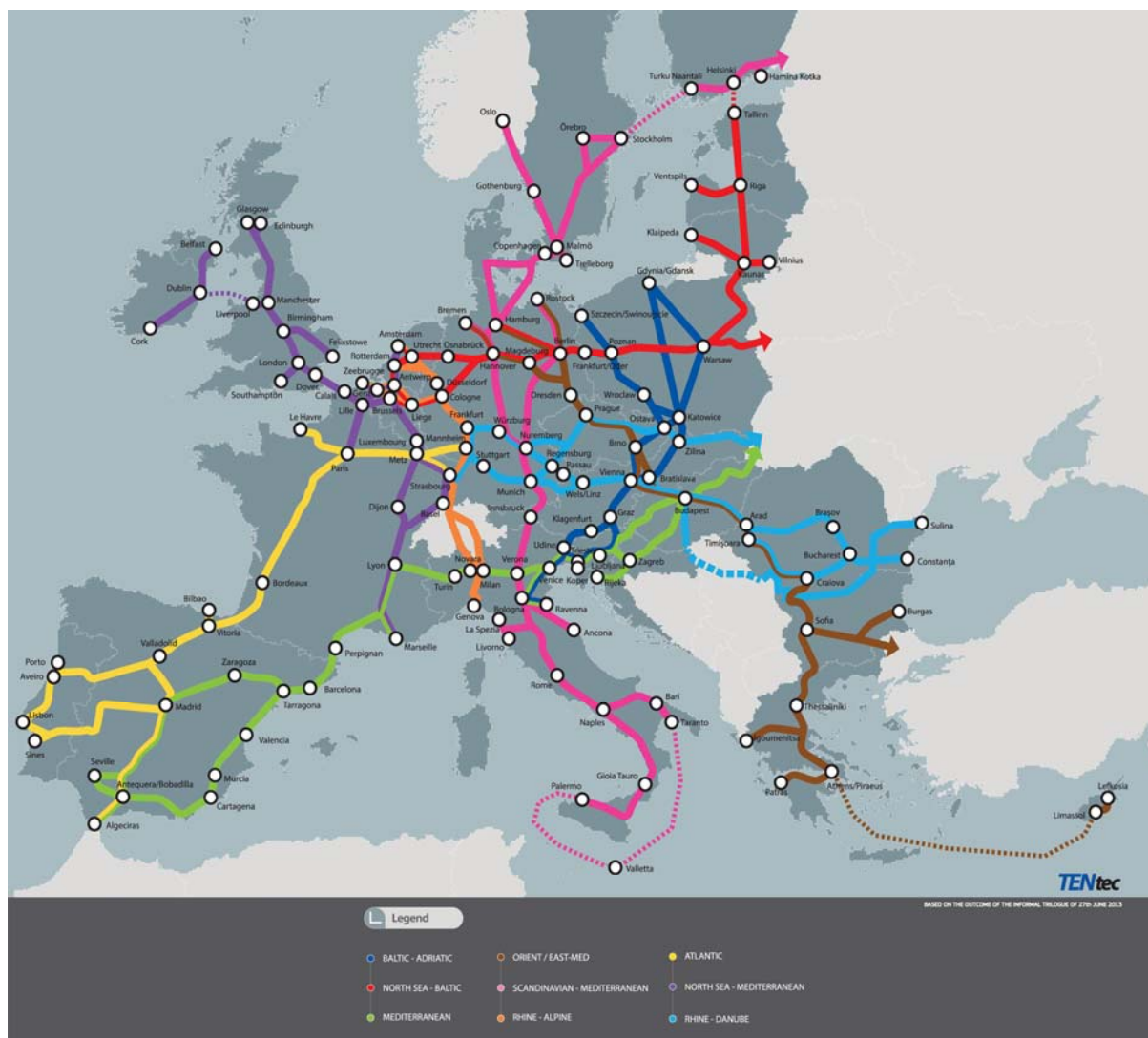
<sup>54</sup> Maturity status.

<sup>55</sup> Work plan.



Ognuno di questi corridoi viene affidato alla guida di un Coordinatore<sup>56</sup>, il cui lavoro è assistito e coadiuvato da un gruppo di esperti<sup>57</sup>.

*Figura 2 - Rappresentazione dei corridoi europei della rete centrale*



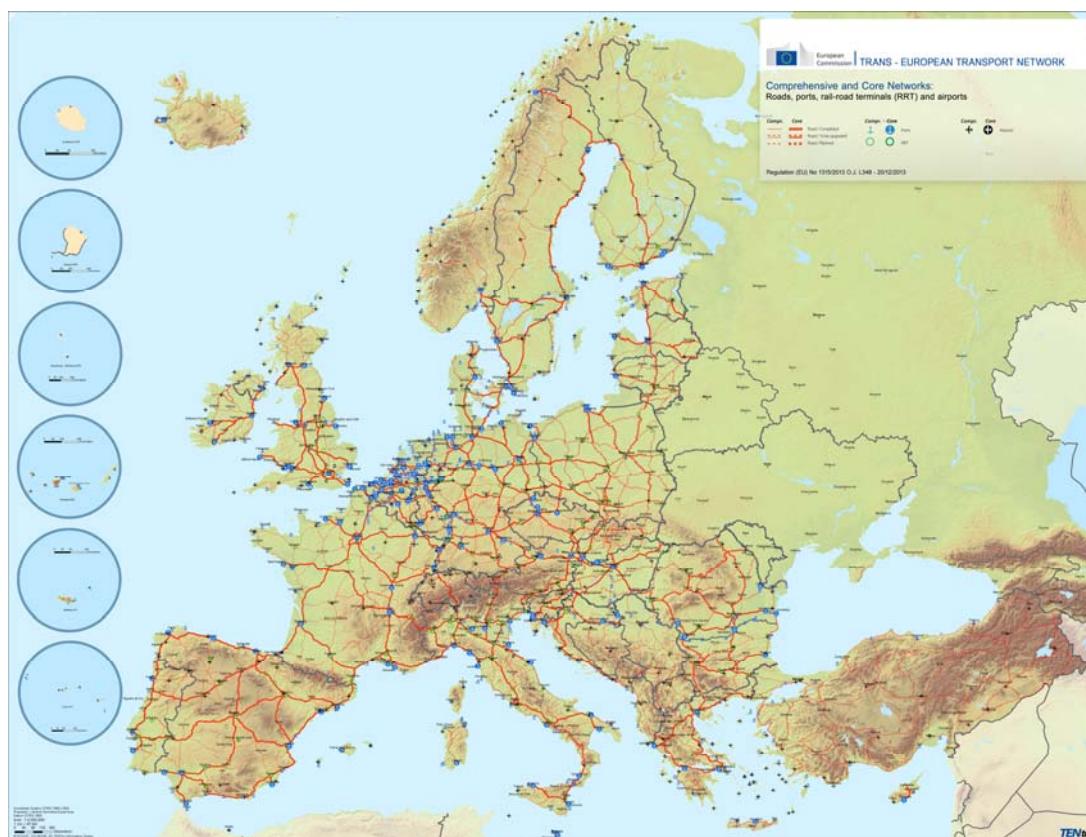
Fonte: <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/ten-t-corridor-map-2013.pdf>

I corridoi costituiscono il perno dello sviluppo della Rete Centrale ma la Rete Transeuropea dei Trasporti è altresì costituita dalla Rete Globale che rappresenta l'insieme delle infrastrutture per l'accesso alla rete centrale da parte di tutte le altre aree europee con un orizzonte temporale esteso sino al 2050.

<sup>56</sup> European Coordinator.

<sup>57</sup> Corridor Forum.

Figura 3 – Rappresentazione della Rete Centrale e della Rete Globale della TEN-T



Fonte: Commissione Europea, allegato al Reg. UE n. 1315/2013

### 3. L'Italia nella rete delle connessioni europee

L'Italia riveste un ruolo rilevante nella rete delle connessioni europee: se infatti si considerano i nove corridoi europei che costituiscono la maglia della Rete Centrale della TEN-T, si può osservare che il nostro paese è interessato dall'attraversamento di ben quattro corridoi, ovvero da quasi la metà dei principali canali di connessione trasportistica stabiliti a livello europeo.

Ovviamente ognuno dei corridoi che interessano l'Italia attraversa (almeno una volta) l'arco alpino e sono:

- Il corridoio Scandinavia-Mediterraneo<sup>58</sup>
- Il corridoio Baltico-Adriatico<sup>59</sup>
- Il corridoio Reno-Alpi<sup>60</sup>
- Il corridoio mediterraneo<sup>61</sup>

Di seguito si presenta una breve descrizione delle tratte che riguardano il nostro paese.

#### 3.1 Il corridoio Scandinavia-Mediterraneo<sup>62</sup>

È considerato come l'asse cruciale per l'economia europea dal momento che collega i principali centri economici della Germania e dell'Italia con la Scandinavia e con il resto del Mediterraneo.

<sup>58</sup> The Scandinavian-Mediterranean Corridor.

<sup>59</sup> The Baltic-Adriatic Corridor.

<sup>60</sup> The Rhine-Alpine Corridor.

<sup>61</sup> The Mediterranean Corridor.

<sup>62</sup> The Scandinavian-Mediterranean Corridor.

È il corridoio europeo più esteso in termini di lunghezza in quanto si allunga dal confine finlandese alla Russia, comunicando Helsinki, Stoccolma e Malmö fino all'entroterra europeo. Da lì prosegue attraverso i porti di Amburgo e Rostock, seguendo i principali flussi di traffico nell'ovest della Germania attraverso Hannover e nell'est della Germania attraverso Berlino e Leipzig.

Questi segmenti, provenienti dall'est e dell'ovest della Germania, si riuniscono a Norimberga e proseguono a sud passando per Monaco, sino a giungere in Italia attraverso il Brennero. Una volta in Italia, il corridoio continua passando per Bologna, Roma, Napoli e Palermo, con diramazioni che raggiungono i porti di Genova, Livorno, Bari e Taranto.

L'ultimo tratto connette l'Italia con Malta attraverso le "autostrade del mare". Nella Figura 4 la rappresentazione del tracciato previsto per il corridoio qui considerato.

Rispetto al tracciato sopra descritto e alla realizzazione dello stesso, una tra le questioni cruciali è costituita dalla realizzazione del tunnel del Brennero<sup>63</sup>, ove si ravvisa attualmente una strozzatura che alimenta la congestione di traffico.

Il segmento trans-nazionale ferroviario che va da Monaco a Verona, passando per le Alpi, dovrà affrontare e risolvere il problema del superamento della barriera costituita dalle Alpi. Si tratta di una questione importante perché la realizzazione del corridoio passante per il Brennero si pensa possa avere effetti sulle reti ferroviarie di collegamento tra il nord e il sud dell'Europa, poiché dovrebbe comporre (assieme ad altri segmenti di altri corridoi) la maglia del servizio di Alta Capacità ferroviaria. In questo modo, attraverso lo spostamento di quota parte della mole di trasporto da gomma a rotaia, l'Europa punta al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale che vengono considerati fondamentali soprattutto rispetto ad una regione particolarmente sensibile dal punto di vista ecologico come quella alpina.

*Figura 4 – Il percorso del corridoio Scandinavia-Mediterraneo*



Fonte: [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/scandinavian\\_mediterranean\\_map.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/scandinavian_mediterranean_map.pdf)

<sup>63</sup> Considerato anche come uno tra principali "colli di bottiglia" del corridoio Scandinavia-Mediterraneo; cfr. [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/scan-med\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/scan-med_en.htm)

Nella Tabella 1 sono indicate per la parte italiana le tratte, la modalità di trasporto e la descrizione degli interventi ancora da svolgere per l'implementazione del corridoio Scandinavia-Mediterraneo.

*Tabella 1 – Tratte del corridoio Scandinavia-Mediterraneo che interessano l'Italia*

Tratte pre-identificate	Modalità	Descrizione interventi
Tunnel del Brennero	Ferrovia	Progetti e lavori.
Fortezza - Verona	Ferrovia	Progetti e lavori.
Napoli - Bari	Ferrovia	Progetti e lavori.
Napoli - Reggio Calabria	Ferrovia	Potenziamento.
Verona - Bologna	Ferrovia	Potenziamento in corso.
Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno	Porti	Interconnessioni portuali, (successivi) sviluppi di piattaforme intermodali.
Messina - Catania - Augusta/Palermo	Ferrovia	Potenziamento delle tratte rimanenti.
Palermo/Taranto - Valletta/Marsaxlokk	Porti, Autostrada del mare	Connessione dei porti con l'entroterra.
Bologna - Ancona	Ferrovia	Potenziamento.

Fonte: nostra elaborazione

### *3.2 Il corridoio Baltico-Adriatico<sup>64</sup>*

È un corridoio della lunghezza di 2400 Km che dovrà connettere i porti del Mar Baltico in Polonia con i porti del Mare Adriatico. Più precisamente, esso inizia dai porti di Gdansk e Gdynia, connettendo poi centri economici importanti come Varsavia, Vienna, Trieste, Venezia, Bologna e Ravenna. Il corridoio ha alcune diramazioni che vanno da Stettino<sup>65</sup> fino a Katowice, da Graz a Trieste passando per Udine e da Trieste a Lubiana<sup>66</sup> passando per Capodistria.

I principali tratti mancanti di questo corridoio sono i tracciati di connessione transnazionali e i tunnel di attraversamento delle Alpi di Semmering e Koralm. L'Italia è interessata dall'attraversamento del corridoio nel suo tratto meridionale, ossia dal tracciato ferroviario che collega l'Austria, da Vienna a Graz a Klagenfurt, entrando nel nostro territorio attraverso il valico del Tarvisio, per poi, all'altezza di Udine, connettersi con i porti di Trieste, Venezia e Ravenna e con il corridoio mediterraneo.

<sup>64</sup> The Baltic-Adriatic Corridor.

<sup>65</sup> In polacco Szczecin.

<sup>66</sup> In sloveno Ljubljana.



Figura 5 - Il percorso del corridoio Baltico – Adriatico



Fonte: [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/baltic\\_adriatic\\_map.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/baltic_adriatic_map.pdf)

Nella Tabella 2 sono indicate per la parte italiana le tratte, la modalità di trasporto e la descrizione degli interventi ancora da svolgere per l'implementazione del corridoio Baltico – Adriatico.

Tabella 2 – Tratte del corridoio Baltico – Adriatico che interessano l'Italia

Tratte pre-identificate	Modalità	Descrizione interventi
Vienna - Graz - Klagenfurt - Udine - Venezia - Ravenna	Ferrovia	Potenziamento e completamento delle opere in corso; (ulteriore) sviluppo di piattaforme multimodali; Completamento di nuove linee (tunnel di Semmering e ferrovia di Koralm); Potenziamento di nuove linee ferroviarie; Completamento delle opere in corso; (Ulteriore) sviluppo di piattaforme multimodali; Potenziamento della linea esistente tra Udine - Cervignano e Trieste.
Trieste, Venezia, Ravenna	Porti	Interconnessione dei porti, (successivi) sviluppi di piattaforme multimodali.

Fonte: nostra elaborazione

Lo sviluppo del corridoio Baltico-Adriatico vede quindi un passaggio cruciale nella realizzazione del tunnel di Semmering, tra Graz e Vienna, e la linea di Koralm, tra Klagenfurt e Graz.

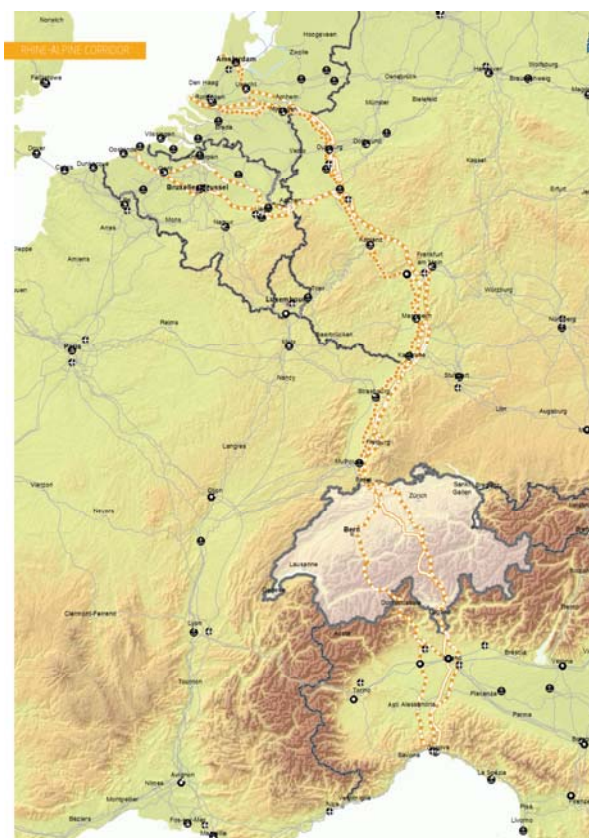
Nel territorio italiano va segnalata l'importanza strategica del "nodo di Cervignano" e del "nodo di Bologna", messi in evidenza anche all'interno degli studi preparatori per il nuovo Piano Nazionale della Logistica<sup>67</sup>.

### 3.3 Il corridoio Reno-Alpi<sup>68</sup>

È un corridoio con orientamento nord-sud ed è uno tra i principali e più trafficati percorsi d'Europa, dovendo connettere i porti che si affacciano sul Mare del Nord, come Rotterdam e Anversa, con il bacino mediterraneo e più precisamente con il porto di Genova. Esso attraversa la Svizzera per poi raggiungere alcuni tra i principali centri economici dell'Occidente europeo. È un corridoio multimodale, che include il bacino del Reno, ma provvede anche a fornire ulteriori connessioni ad altri assi con orientamento est-ovest.

Tra gli interventi mancanti di questo corridoio vi sono quelli per la fluidificazione del traffico in Germania e in Italia tramite il potenziamento della capacità di trasporto e una migliore interconnessione tra le reti di Belgio e Olanda verso la Germania, in particolare tra Emmerich ed Oberhausen. Inoltre risulta necessaria una rapida realizzazione delle strade di accesso ai tunnel della Svizzera (Karlsruhe - Basilea e CH - Milano/Novara), come nel caso dei tunnel del Gottardo e del Monte Ceneri, attraverso la realizzazione di un percorso pianeggiante per il trasporto merci su rotaia entro il 2019.

*Figura 6 - Il percorso del corridoio Reno-Alpi*



Fonte: [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/rhine\\_alpine\\_map.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/rhine_alpine_map.pdf)

Nella Tabella 3 sono indicate per la parte italiana le tratte, la modalità di trasporto e la descrizione degli interventi ancora da svolgere per l'implementazione del corridoio Reno-Alpi.

<sup>67</sup> Si veda CERTeT, 2012, pag. 28.

<sup>68</sup> The Rhine-Alpine Corridor.

*Tabella 3 - Tratte del corridoio Reno-Alpi che interessano l'Italia*

Tratte pre-identificate	Modalità	Descrizione interventi e date
Genova	porto	Interconnessioni e collegamenti con il porto.
Genova - Milano/Novara - confine svizzero (CH)	Ferrovia	Studi e progetti in corso; Lavori da iniziare prima del 2020.

Fonte: nostra elaborazione

Per quanto riguarda il complesso degli interventi che stanno procedendo positivamente, per la parte italiana si annovera il tunnel del Gottardo: esso nasce come parte del progetto AlpTransit<sup>69</sup> e rappresenta ad ora il più lungo tunnel ferroviario al mondo con una lunghezza di 57 km su un ammontare complessivo di oltre 152 km di tunnel, condotte e passaggi vari.

I lavori di costruzione del tunnel sono iniziati nel 1996 e dovrebbero proseguire ancora per circa due anni; ci si attende infatti che il tunnel sia operativo nel 2017, consentendo un accorciamento del tempo di percorrenza ferroviaria della tratta Zurigo-Milano, passando dalle attuali 3,5 ore a circa un'ora.

### *3.4 Il corridoio mediterraneo<sup>70</sup>*

Il corridoio mediterraneo collegherà il sud-ovest della regione mediterranea con il confine posto tra Ungheria e Ucraina, seguendo le coste della Spagna e della Francia, per poi superare le Alpi attraversando il Nord Italia, quindi passando anche per Slovenia e Croazia.

È un corridoio della lunghezza di circa 3.000 km, che fornirà collegamenti multimodali ai porti che si affacciano nella regione occidentale del Mediterraneo con il centro dell'Unione Europea. Inoltre il corridoio creerà un collegamento est-ovest attraverso le regioni più a sud dell'Europa, fornendo una soluzione di trasporto intermodale in aree particolarmente sensibili come quelle dei Pirenei e delle Alpi, connettendo infine alcune tra le principali aree metropolitane dell'Unione Europea con treni ad Alta Velocità (si veda la Figura 7 per l'individuazione del tracciato del corridoio mediterraneo).

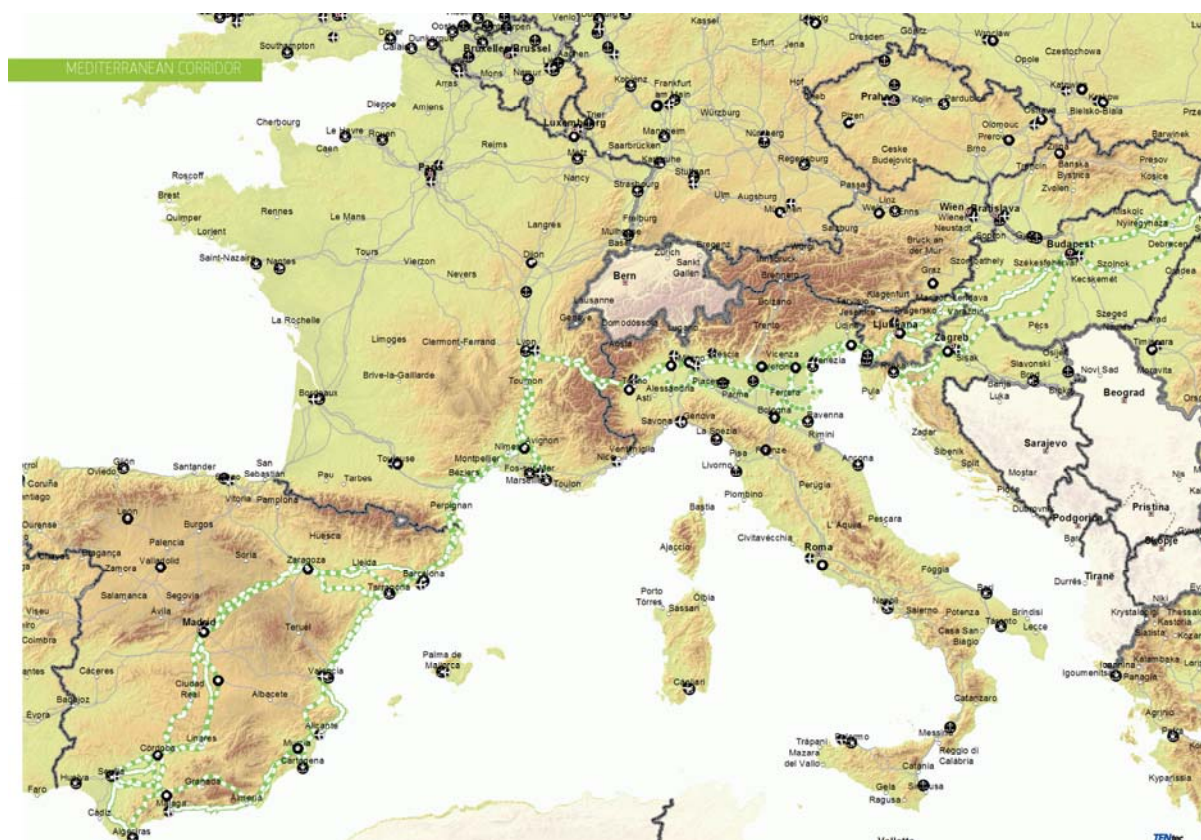
Tra i segmenti mancanti di questo corridoio ci sono i collegamenti ferroviari transnazionali tra Francia e Italia (il collegamento "Torino-Lione") e tra Italia e Slovenia ("Trieste-Divača"), oltre al completamento del potenziamento della rete ferroviaria tra Spagna e Francia. In aggiunta a tutto questo va tenuto conto anche dell'annessione della Croazia all'Unione Europea (effettiva dal 1 luglio 2013).

Le connessioni multimodali con i porti della Spagna dovranno essere ulteriormente sviluppate e allo stesso modo alcune tratte ferroviarie in Italia necessitano di essere potenziate al fine di rimuovere attuali rallentamenti e strozzature.

<sup>69</sup> Il progetto di implementazione dell'Alta Velocità ferroviaria che prevede la realizzazione di una tratta ferroviaria di attraversamento delle Alpi con direzione nord-sud; Cfr. <https://www.alptransit.ch/it/home.html>

<sup>70</sup> The Mediterranean Corridor.

Figura 7 - Il percorso del Mediterraneo



Fonte: [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/mediterranean\\_map.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/mediterranean_map.pdf)

Nella Tabella 4 sono indicate per la parte italiana le tratte, la modalità di trasporto e la descrizione degli interventi ancora da svolgere per l'implementazione del corridoio mediterraneo.

Tabella 4 - Tratte del corridoio mediterraneo che interessano l'Italia

Tratte pre-identificate	Modalità	Descrizione interventi e date
Lione - Torino	Ferrovia	Tratta transfrontaliera; Lavori del tunnel di base; Progettazione vie di accesso.
Milano - Brescia	Ferrovia	Potenziamenti parziali e completamento delle costruzioni di nuove linee ad alta velocità.
Brescia - Venezia - Trieste	Ferrovia	Lavori in più tratte in sinergia con l'implementazione delle azioni previste nei corridoi in parziale sovrapposizione, come ad esempio il corridoio Baltico-Adriatico.
Milano - Cremona - Mantova - Porto Levante/Venezia - Ravenna/Trieste	IWW (Inland water ways: Canali navigabili)	Progetti e lavori.
Cremona, Mantova, Venezia, Ravenna, Trieste	Porti interni	Interconnessioni portuali; (Successivi) sviluppi di piattaforma multimodali.
Trieste - Divača (SLO)	Ferrovia	Progetti e parziali potenziamenti in corso; Tratta transfrontaliera da realizzare dopo il 2020.

Fonte: nostra elaborazione



#### 4. Riflessioni strategiche generali

Attraverso la globalizzazione si osserva come alcuni Paesi, tradizionalmente considerati in via di sviluppo, stanno rapidamente guadagnando terreno rispetto alle potenze economiche più consolidate sino ad assumere rispetto ad esse un ruolo di primo piano, ed è con questi Paesi che si rende inevitabile quindi il termine di paragone ed il confronto diretto.

L'Unione Europea è già da tempo coinvolta in un ripensamento del proprio sistema economico, che vuole rafforzare la competitività attraverso l'apertura dei mercati ai Paesi membri (rimuovendo a tal fine gli ostacoli che inibiscono o rallentano l'aumento del mercato tra i Paesi membri), valorizzando le risorse e le specificità dei diversi ambiti geografici che caratterizzano il continente europeo (ovviamente sempre in riferimento ai Paesi che fanno parte dell'Unione). Ne consegue che il sistema dei trasporti riveste per l'Europa un ruolo cruciale rispetto alla competitività a livello mondiale.

Il tema dei trasporti, così come concepito dall'Unione Europea, si trova di fronte a delle scommesse importanti e complesse, dovendo sviluppare la competitività economica sia sul fronte internazionale sia all'interno dell'Unione Europea, rafforzando l'economia regionale e locale.

La sfida è quella di rafforzare il ruolo dei trasporti come fattore determinante per lo sviluppo economico a scala vasta e a scala locale, attraverso progetti sostenibili dal punto di vista ambientale.

Detta sfida deve tenere conto di almeno due fattori:

Il primo è individuabile nella costante estensione dei confini dell'Unione Europea dovuta all'annessione a questo organismo di nuovi Stati membri.

Il secondo viene identificato nella "recente" crisi economica che rischia di rallentare o comprimere le proposte relative alle nuove infrastrutture, al loro miglioramento tecnologico, al potenziamento e sostegno di alcune particolari modalità di trasporto.

L'approccio "per corridoi" rimane, tuttavia, un caposaldo per quanto riguarda la programmazione degli interventi delle risorse relative ai trasporti, poiché consente di:

- definire le aree geografiche interessate, peraltro in modo tale da risultare connesse con gli estremi confini dell'Unione Europea (ad essi infatti si estendono i corridoi) ed essere il crocevia per il passaggio di più corridoi di rilevanza strategica;
- comparare più modi di trasporto potenzialmente alternativi per singole tratte, al fine di selezionare quello che maggiormente risponde ai criteri di efficienza ambientale complessiva;
- temporizzare gli interventi relativi alla modalità di trasporto selezionata, con la necessaria dotazione di risorse finanziarie;
- mettere in essere i meccanismi partecipativi e di coinvolgimento dei portatori di interesse, che si possono esprimere sulle priorità che intendono proporre per il territorio di cui discutono (in termini di sviluppo, di salvaguardia ecc.);
- monitorare lo stato dell'arte relativo all'attuazione degli interventi previsti per le tratte che compongono ogni singolo corridoio.

I vantaggi del procedere con l'approccio "per corridoi", tuttavia, genera dei potenziali fenomeni di marginalizzazione per le aree non interessate dagli stessi.

Ci si riferisce al fatto che, nonostante l'Unione Europea abbia previsto dei gruppi di esperti e la figura di un coordinatore ad hoc per gestire situazioni potenzialmente critiche e conflittuali riguardo gli interventi infrastrutturali, a volte detti interventi vengono visti negativamente da parte delle popolazioni locali.

Infatti le scelte intraprese per l'implementazione dei corridoi possono apparire come distanti rispetto alle aspirazioni di determinate realtà locali, che rimangono a volte agganciate ad una forte e radicata concezione

di locale anche a fronte di processi di perdita di competitività territoriale. Modalità questa definibile come “localismo egoista” distante da una visione europea integrata.

Lo studio della geografia delle comunicazioni che si sta venendo a configurare è un passaggio fondamentale per comprendere le opportunità che consentono di entrare in un sistema di sviluppo economico-sociale di carattere internazionale. A questo proposito il caso dell'Italia è emblematico poiché è interessata, stando alle previsioni attuali, dal passaggio di ben quattro corridoi su nove totali appartenenti alla rete europea dei trasporti. Tale situazione pone il nostro paese in una posizione di assoluto rilievo e di ruolo chiave per quanto riguarda il successo dell'intero sistema delle future comunicazioni europee. In tutto questo l'arco alpino è a sua volta protagonista, poiché interessato direttamente dall'attraversamento dei quattro corridoi di cui sopra.

Se la nuova geografia delle comunicazioni europee è tale da creare opportunità di sviluppo che necessitano di attenzione per essere gestite, è altresì vero, per contro, che la distanza rispetto alle più importanti vie di comunicazione che si stanno venendo a definire può essere fattore di ulteriore squilibrio. In altre parole, la geografia delle comunicazioni europee può essere tale da creare sperequazioni territoriali tra le aree che vengono interessate direttamente dalla rete europea dei trasporti e le aree invece che rimangono all'esterno di essa. Fenomeno questo che può acuire processi di marginalizzazione<sup>71</sup> di alcuni territori europei, andando in contraddizione con uno degli obiettivi della politica europea, ovvero il miglioramento della connettività su tutto il territorio dell'Unione per contrastare, appunto, l'isolamento di alcune aree geografiche.

## **5. Il Veneto e il Bellunese. Un “cul-de-sac” geografico**

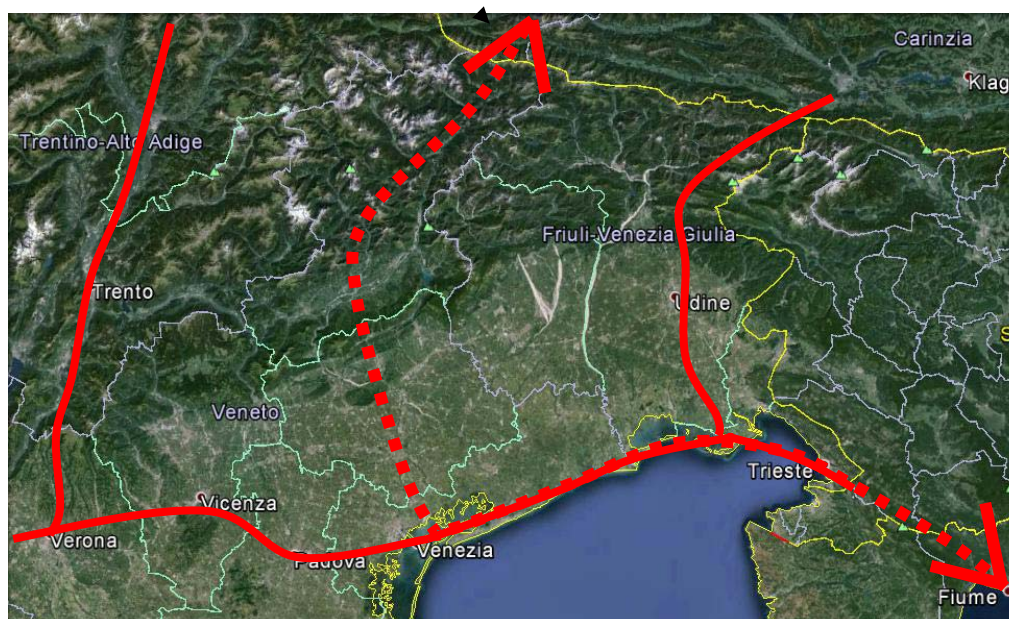
Emblematico è il caso del Veneto, unica regione dell'arco alpino senza un valico, condizione che sta portando ad un progressivo indebolimento della provincia di Belluno, enclave tra i due corridoi europei “Baltico-Adriatico” e “Scandinavia-Mediterraneo” con i quali non è in grado di collegarsi direttamente.

Sarebbe strategico che l'*area centrale veneta*, ambito geografico che ancora si rappresenta tra i più dinamici in Europa, potesse comunicarsi con il sistema europeo attraverso un apposito valico alpino, che porterebbe alla realizzazione di una accessibilità diretta tra il Nord-est dell'Europa. Questa accessibilità consentirebbe un rilevante flusso turistico verso il sito UNESCO delle Dolomiti (bellunesi in primis in quanto territorio che possiede la parte più rilevante del sito delle Dolomiti), il polo mondiale dell'occhiale e il sistema della portualità marittima dell'Alto Adriatico, ovvero Venezia e Trieste in Italia e Capodistria in Slovenia (ma anche con il Porto di Fiume e di Bakar una volta realizzato il tratto di autostrada che da Trieste, passando per circa 60 km in Slovenia, raggiunge Fiume).

---

<sup>71</sup> Si veda il caso della Provincia di Belluno.

*Figura 8 – L'Autostrada Venezia-Monaco nel corridoio Mediterraneo e la Croazia*



Fonte: nostra elaborazione

Di seguito alcune immagini che sintetizzano il ruolo del Veneto e in particolare della provincia di Belluno nel sistema dei trasporti dei valichi alpini.

*Figura 9 – I valichi alpini e la posizione del Veneto e del Bellunese*



Fonte: nostra elaborazione

*Figura 10 – I valichi alpini e la direzione delle merci*



Fonte: nostra elaborazione

*Figura 11 – Direzione delle merci dal Bellunese e dall'area centrale veneta verso il Nord est Europa*



Fonte: nostra elaborazione



*Figura 12 – Direzione delle merci e del turismo verso il Bellunese e l'area centrale veneta dal Nord est Europa*



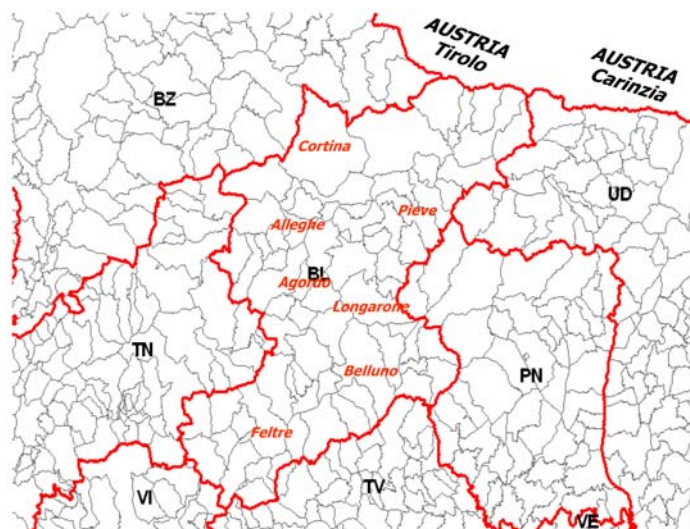
Fonte: nostra elaborazione

### *5.1 Le “colonie dolomitiche”*

Questa situazione di debolezza del Bellunese causata dalla mancanza di un valico alpino innesca una competizione molto forte da parte delle provincie autonome di Trento e Bolzano e in parte di quelle di Pordenone e Udine, che si traduce in una vera e propria “conquista geografica” del Bellunese (fatto questo che dovrebbe essere opportunamente impedito dallo Stato onde evitare pericolosi conflitti sociali su base economica ma anche culturale).

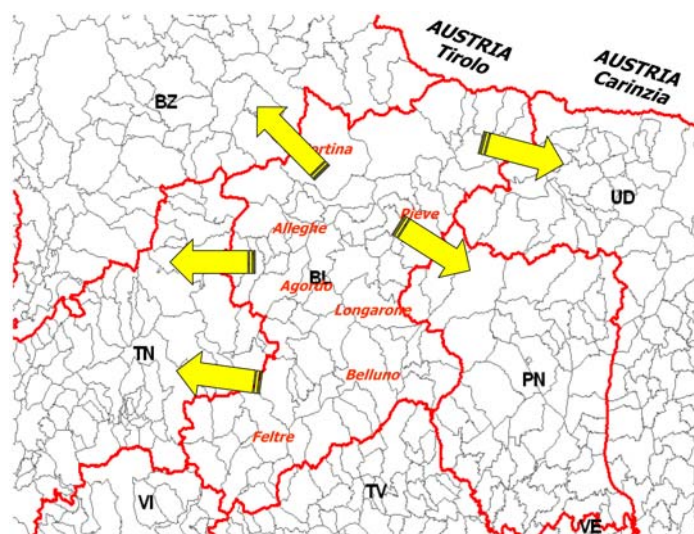
Infatti anche grazie all'uso improprio dei cosiddetti “fondi Brancher” molti comuni confinanti soprattutto con le provincie autonome di Trento e Bolzano stanno pensando di abbandonare il Veneto.

*Figura 13 – Il Cul-de-sac del Bellunese*



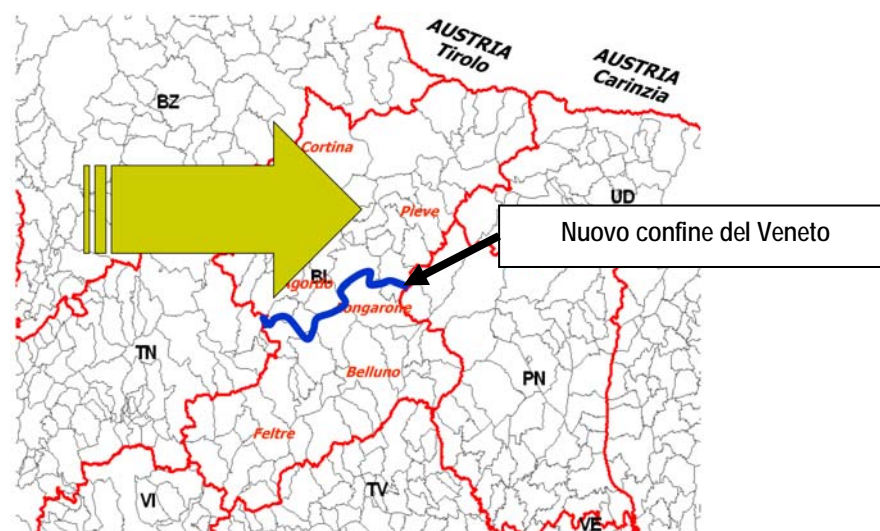
Fonte: nostra elaborazione

Figura 14 – I territori in fuga dal Bellunese



Fonte: nostra elaborazione

Figura 15 – La conquista geografica del Bellunese da parte di Trento e Bolzano



Fonte: nostra elaborazione

La conquista delle terre alte del Bellunese porterebbe alla quasi totale presa di possesso da parte delle Province autonome di Trento e Bolzano del sito seriale delle Dolomiti UNESCO, togliendo quindi al Bellunese e al Veneto una potenziale fortissima fonte di ricchezza proveniente da una oculata e attenta pianificazione dell'offerta turistica (così come prevedono le strategie dell'UNESCO e così come dovrebbe fare la Fondazione Dolomiti UNESCO, ad hoc istituita).

Figura 16 – Le “colonie dolomitiche” del Bellunese



Fonte: nostra elaborazione

Colonie dolomitiche che dovranno essere confacenti con le caratteristiche sociologiche e antropologiche dei territori di Trento e Bolzano, nei quali, pur con una grande differenza culturale, si manifesta una medesima struttura socioeconomica basata sul “consociativismo”.

Il Bellunese, o una parte di esso, una volta entrato a far parte delle province autonome di Trento e Bolzano, sarà trasformato in una colonia nella quale, più che sviluppare l’industria manifatturiera (le produzioni di eccellenza verranno spostate a Trento e Bolzano), si enfatizzeranno soprattutto le tradizioni folkloristiche.

Tale strategia sarà anche rafforzata attraverso forme di controllo sociale al fine di ottenere dai Bellunesi comportamenti obbedienti e perfettamente integrati in questa nuova “società consociativa”, senza un vero libero mercato dei beni e delle idee.

Di fronte a questa strategia di lungo termine lo Stato dovrebbe intervenire proprio nel suo ruolo di elemento ordinatore e di riequilibrio socioeconomico, attuando direttamente e indirettamente alcuni interventi fondamentali per rendere competitivo il Bellunese nei confronti dei territori “forti”, anche dal punto di vista istituzionale, di Trento e Bolzano.

Questi interventi definibili come le “Sette bellezze” sono di seguito indicati:

1. collegamento STRADALE DIRETTO (Autostrada Venezia-Monaco di Baviera) con i mercati del centro e dell’Est Europa;
2. rafforzamento e ammagliamento delle reti STRADALI LOCALI;
3. innovazione tecnologica delle RETI ELETTRICHE a scala locale ed europea ad alta qualità ambientale (interrando, come avviene nelle provincie di Trento e Bolzano);
4. innovazione tecnologica del CICLO UNICO DELLE ACQUE (acquedotto e fognatura);
5. innovazione tecnologica e gestionale del CICLO DEI RIFIUTI;
6. realizzazione della BANDA LARGA;
7. rigenerazione URBANA ed EDILIZIA.

## 6. Bibliografia

- Borruso G., Polidori G., (a cura di), (2003) *Trasporto merci, logistica e scelta modale. I presupposti economici del riequilibrio modale in Italia*. Franco Angeli, Milano.
- Cason Angelini E., Costabiei G., De Marchi V., Fuchs C., Rief D., Viertler H., Zanet C., (2015), *Progetto Giovani e Montagna: quale lavoro? / Jugend, Berge und Arbeit*. Programma Interreg IV Italia-Austria, RAT Dolomiti Live, avviato dalla Fondazione G. Angelini (lead partner), con il sostegno del GAL Alto Bellunese, in collaborazione con i partner Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol e Comunità Comprensoriale Val Pusteria, stampato a Innsbruck.
- Commissione delle Comunità Europee, (2001), *Libro Bianco. La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*. Bruxelles. COM (2001).
- Commissione Europea, (2001), *European transport policy for 2010: time to decide*. Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.
- Confetra, (1999), *Evoluzione dei traffici terrestri con particolare riferimento ai transiti alpini*. Centro Studi Confetra, Roma.
- Confetra, (2002), *Il transito delle merci attraverso le Alpi*. Centro Studi, Quaderno 118/1, maggio.
- CSST, (1997), *Prospettive a medio e lungo termini del trasporto merci in Italia*.
- EURIS - European Researches Investments Services, (2008). *Allegato n. 3.2 - Diagnosi territoriale e analisi SWOT dell'ambito territoriale designato*. Estratto da "Programma di Sviluppo Locale 2007-2013", GAL Alto Bellunese, Auronzo di Cadore (BL).
- Finocchiaro G., Frizza C., Galosi A., Laccarino S., Sestili P., Valentini P., (2013), *Capitolo III - Contesto socio-economico*. Estratto da "Annuario dei dati ambientali 2013", ISPRA, Roma.
- Istituto provinciale di statistica, (2014), *Andamento demografico 2013*. Astatinfo n. 33 del 05/2014, Provincia Autonoma di Bolzano.
- ITS, ECOPLAN, (1999), *"PETS :Transalpine Freight Case Study"*. EU Research Project PETS (Pricing European Transport Systems), Summary Report version 1.1, July.
- Marini D., Oliva S., (a cura di), (2003), *Belluno 2003. Sfide e opportunità per la società e l'economia*. Quaderni FNE, Collana Ricerche n.14 del 07/2003, Fondazione Nord-Est, Mestre (VE).
- Wikipedia (2015), *Distretto di Lienz*. [https://it.wikipedia.org/wiki/Distretto\\_di\\_Lienz](https://it.wikipedia.org/wiki/Distretto_di_Lienz).
- Wikipedia (2015), *Stato Federato del Tirolo*. [https://it.wikipedia.org/wiki/Tirolo\\_%28Austria%29](https://it.wikipedia.org/wiki/Tirolo_%28Austria%29).



## **ABSTRACT**

The Italian Alpine region is characterized by a socio-economic structure that founds in the arterial roads of cross-border traffic the main source of wealth.

The only region that does not have a passage is the Veneto, whose border area to the north is represented by the Province of Belluno that can be seen as a real cul-de-sac between the region of Trentino Alto Adige and the one of Friuli Venezia Giulia. In spite of this “communicative cap” towards the Northern Europe, the province of Belluno has developed over time a powerful manufacturing industry as the eyewear district, which is a world-wide excellence. However, the globalization processes is creating problems in the economic model of Belluno because of the lack of an alpine mountain passage that allows Belluno to communicate quickly with the European market.

This condition of geographical isolation should have been overcome with the implementation of the motorway Venice – Monaco of Bavaria, formerly expected by the end of the 60s, but it wasn't brought to completion (except the stretch from Venice to Belluno) because of the obstacles put in place especially by the autonomous provinces of Trento and Bolzano, worried that their axis motorway (A22 Brenner) could suffer a contraction of traffic and therefore a potential threat to their economies.