

## Prospettive di geopolitica adriatica tra vecchi e nuovi corridoi\*

PAOLO SELLARI, CLAUDIO CERRETI

### L'Adriatico: l'eterno "corridoio"

Il dibattito sul ruolo del Mediterraneo si è articolato negli ultimi anni intorno a temi diversi ma che, nell'insieme, si sono per lo più posti la questione della sua centralità, intesa in termini geopolitici e geoeconomici. I primi, concentrati su quello che il Mediterraneo rappresenta dal 1989 in poi, come linea di frattura o di cerniera tra sponde sud e nord e est-ovest, i secondi, riguardanti le relazioni economiche scaturenti dai flussi di traffico generatisi, a seguito dell'aumento degli scambi marittimi a livello globale, lungo la rotta Suez-Gibilterra, che è parte della rotta circumplanetaria che raccoglie, secondo le stime dell'*Ocean Shipping Consultant* (2011) circa il 30% del totale del traffico planetario di *container* e lungo la quale si concentrano le strategie (e dunque gli investimenti) di tutte le maggiori *companies* del trasporto marittimo globale. Centralità, dunque: un termine, un concetto che è stato parimenti accostato anche ai mari interni al Mediterraneo: l'Egeo, ad esempio, centrale dal punto di vista geopolitico (è vero che appartiene per il 90% alla Grecia, ma è pur sempre un mare condiviso tra un paese cristiano e uno musulmano, benché laico e "amico" dell'Occidente, come la Turchia), non lo è stato per decenni dal punto di vista geoeconomico (se non come via di transito verso gli Stretti e il Mar Nero). Oggi, tuttavia, i traffici soprattutto petroliferi generati all'interno delle coste del Mar Nero, e lo sviluppo del porto del Pireo (grazie all'accordo che ne dà la gestione alla compagnia marittima cinese COSCO) hanno rilanciato quest'ultimo soprattutto come porto di *transshipment* verso tutti i porti del Mediterraneo Orientale e quindi come porto *leader* dell'intera macroarea. Dopo la caduta del muro di Berlino si sono vitalizzati discorsi analoghi sulla "centralità" geopolitica e geoeconomica anche rispetto al Mar Adriatico. E va detto che, probabilmente, avevano ragione, prima dell'ingresso della Croazia nell'Europa comunitaria, coloro i quali sostenevano che l'Adriatico dovesse

\* Il testo di questo contributo è risultato da uno stretto confronto tra i due autori. La materiale stesura del primo, secondo e terzo paragrafo è tuttavia dovuta a Paolo Sellari, quella del quarto a Claudio Cerreti.

tornare in modo integrale nella comunione europea, perché è lì [nell'Adriatico] l'anima profonda del vecchio continente. Avevano ragione in un'ottica pienamente europea, cioè in una prospettiva di integrazione effettivamente di scala continentale, non fosse che per l'ottima ragione che l'Adriatico rappresenta una delle più evidenti linee di sutura etnica, linguistica, religiosa, storica, economica nel contesto europeo. Ma soprattutto, se consideriamo il problema da una prospettiva più particolare e locale: vedendo le cose da Pescara o da Ancona o da Bari, la centralità dello specchio d'acqua è necessariamente, inevitabilmente sentita come tale (e nell'integrazione fra le due sponde non si può che vedere anche un pegno di sviluppo del versante italiano).

La costituzione nel 2006 dell'Euroregione Adriatico-ionica<sup>1</sup> andava evidentemente in questa stessa direzione, anche se le regioni e gli Stati (Montenegro e Albania per intero) che vi concorrono non rappresentano, con tutta evidenza, che l'orizzonte più immediato, il contorno a prossimità del mare — mentre l'integrazione circum-adriatica e trans-adriatica non può che avere ambizioni più estese e profonde e, soprattutto, non può che dipendere da contesti geopolitici più vasti della sola frangia litoranea.

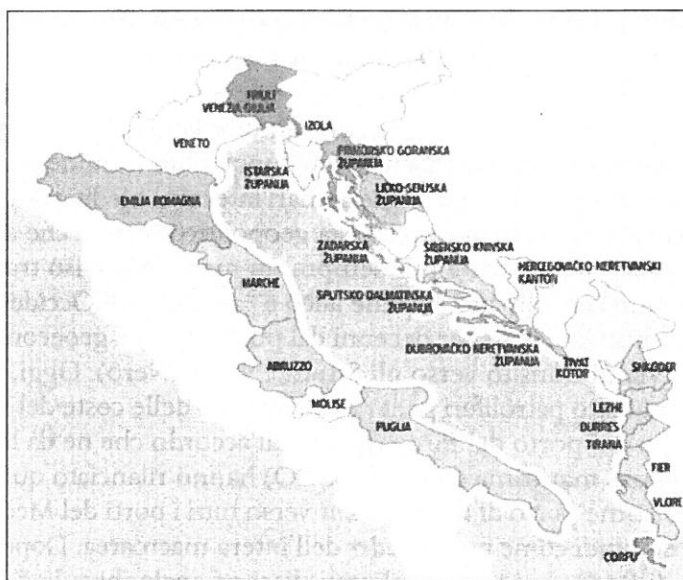


Figura 1. L'Euroregione Adriatica

Fonte: <http://www.adriaticeuroregion.org/>

1. L'Euroregione Adriatico-ionica fu fondata nel 2006 e prevede la partecipazione di enti territoriali di Italia, Slovenia, Croazia, Albania, Bosnia-Herzegovina e Montenegro con l'obiettivo di stipulare accordi e seguire strategie per un comune sviluppo e interesse economico e sociale.

L'Adriatico richiama a uno "spazio" che trae complessità da una storia articolata, quasi contraddittoria, fatta di conflittualità culturali, politiche ed economiche, ma anche di lunghe fasi di integrazione e di prosperità condivisa.

Senza andare troppo indietro, basti pensare al secondo dopoguerra, che ci fornisce entrambe le situazioni: dapprima il mare fu di fatto parte essenziale di una linea di frattura, una frontiera rigida, tra Occidente e Oriente; dopo il crollo del muro di Berlino si è trovato a essere un "corridoio" vitale per lo sviluppo economico di un'intera macroregione (quella dei paesi che a mano a mano si aprivano all'economia di mercato) che grazie a esso poteva proiettarsi verso lo spazio mediterraneo, e di riflesso anche per l'Europa occidentale (in prima linea l'Italia) che cercava nuovi e indispensabili mercati.

*Corridoio*, quindi. Ma cosa si intende con tale termine? La prima risposta, di natura tecnica, ne esalta per lo più la dimensione regionale: "corridoio" è un articolato sistema di infrastrutture terrestri — strade, ferrovie, gasdotti, elettrodotti — capace di "innervare" virtuosamente le regioni attraversate. La seconda è relativa alla dimensione extra-regionale: il corridoio è una struttura di collegamento verso l'esterno: nel caso dell'Adriatico, un segmento di una lunga direttrice che va dall'Europa centrale al Mediterraneo orientale, a Suez, all'Oceano indiano, e così via.

Non tratteremo, qui, del "corridoio Adriatico" in senso stretto, come singolo sistema, ma cercheremo di inquadrare lo spazio adriatico in un contesto che si proietta all'esterno dello spazio stesso.

### Mare "stretto"?

Prima di esaminare gli assetti le potenzialità presenti e future del bacino adriatico come terminale trasportistico o come "piattaforma" logistica (termine oggi molto in voga nella retorica infrastrutturalista), è opportuno precisarne le caratteristiche strutturali e funzionali. Un mare che identifica una regione «transfrontaliera» tra Oriente e Occidente e al tempo stesso una "direttrice" nord-sud. In questi termini, l'Adriatico è sempre stato visto come cerniera per l'integrazione tra regione balcanica ed Europa Occidentale: fu in quest'ottica che, già dai primi anni Ottanta del secolo scorso, ma soprattutto dopo il crollo del muro, il concetto di "corridoio" ha assunto connotazioni e valenze sempre più strategiche dal punto di vista economico.

Tralasciando le questioni di carattere geopolitico che hanno avuto come fulcro i conflitti interetnici dei primi anni Novanta e che hanno portato alla dissoluzione della ex Jugoslavia, e limitandoci per ora a considerazioni di carattere geoeconomico (facendovi rientrare le questioni sui trasporti),

possiamo dire che l'Adriatico è per certi versi un mare "atipico". Un braccio del Mediterraneo: "marginale", a una prima analisi della carta del *Mare Nostrum*, soprattutto se in relazione alle grandi rotte trans-mediterranee che a loro volta rappresentano solo una sezione (però fondamentale) delle grandi direttrici marittime *around-world*.

Ha senso parlare di "centralità" o di "marginalità" nel contesto mediterraneo? In un mare che ormai avvolge un'Europa sempre più coesa e un Vicino Oriente che riveste ruoli geopolitici sempre più significativi? Come non definire "centrale", ad esempio, il Mar Egeo, perenne teatro di scontro tra Grecia e Turchia, passaggio obbligato per le rotte petrolifere che dal Mar Nero raggiungono il Mediterraneo? Come è possibile considerare "marginale" il Mediterraneo Orientale, così prossimo al canale di Suez, ganglio vitale della catena dei trasporti a livello mondiale; e ancora, come non considerare centrali il Tirreno e il Mediterraneo Settentrionale, dove esiste un sistema di porti che hanno costituito l'asse primario dei traffici marittimi dell'Europa Meridionale, o il Mediterraneo Occidentale, dove i porti spagnoli, da Barcellona ad Algeciras, così vicini al "varco" di Gibilterra configurano uno dei sistemi più dinamici a livello mondiale? E allora anche per l'Adriatico, pur se "stretto" tra due sponde molto diverse, si può, a ragione, reclamare un elevato rango di "centralità", in relazione alla sua potenziale capacità attrattiva di traffici generati dalle dinamiche economie dei paesi ex socialisti.

Certo, un mare "stretto", per alcuni versi, proprio perché "braccio". Ma allo stesso tempo spazio che può e che deve tendere ad "aprirsi" verso l'Europa continentale, attraverso i suoi terminali settentrionali (come non ricordare l'importanza del porto di Trieste per l'Impero austro-ungarico, che torna periodicamente di attualità?), ma anche attraverso il collegamento tra le due sponde, in una prospettiva di integrazione completa dell'area balcanica. È evidente come, in tal senso, assuma un'importanza decisiva l'efficienza dei collegamenti terrestri che permetterebbero di espandere i singoli retroterra portuali e, più in generale, di dilatare lo "spazio adriatico".

Dal 1990 in poi fu evidente come le prospettive di sviluppo del settore marittimo adriatico dipendessero in modo significativo dalla capacità dell'intero bacino di "costruirsi" un retroterra economico in grado di trasformare le sue coste in una sorta di "molo meridionale privilegiato", il cui ruolo sarebbe stato destinato ad accrescersi nell'ambito dei commerci tra PECO ed Estremo Oriente che transitano attraverso il canale di Suez. In sostanza, la realizzazione delle infrastrutture di cui si discuteva nella pianificazione dell'infrastrutturazione dell'ex blocco sovietico avrebbe ampliato l'*Hinterland* dei porti dell'alto Adriatico a paesi come Austria, Repubblica Ceca, Slovacchia e Ungheria i cui scambi extraeuropei, nonostante le distanze enormemente maggiori, transitavano (e transitano ancora oggi) per la

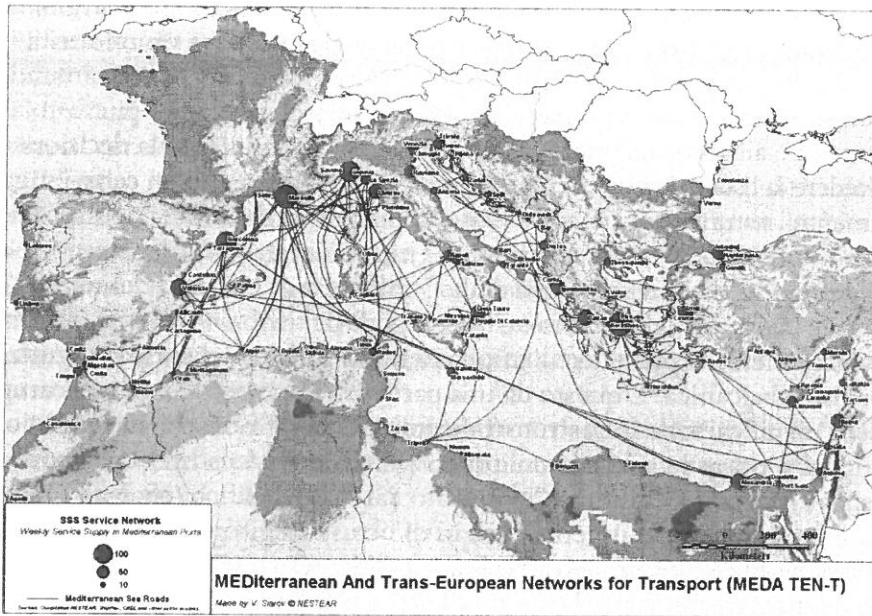


Figura 2. Le principali rotte intramediterranee  
 Fonte: <http://www.euromedtransport.org/>

maggior parte sui porti belgi, olandesi e tedeschi.

Nel quadro della pianificazione (o meglio del tentativo di costruzione geopolitica) delle reti infrastrutturali tra Europa Occidentale e Orientale si stabilirono, dapprima nel corso di una Conferenza dei Ministri di Trasporto europei svoltasi a Praga nel 1991, e successivamente nel corso della Conferenza di Creta del 1994, una serie di corridoi multimodali tra ovest ed est: una serie di "fasci" di infrastrutture materiali (strade, ferrovie, elettrodotti) in grado di modernizzare e rivitalizzare i traffici e i flussi economici lungo direttrici e territori che nel cinquantennio sovietico erano rimasti fuori dall'economia di mercato e dal contatto fisico con il capitalismo occidentale. La scelta di puntare, da un'ottica meramente infrastrutturale, sul concetto di "corridoio" è stata nel tempo, oggetto di critiche poiché la serie di infrastrutture che lo avrebbero materializzato in realtà avrebbero creato un "effetto direttrice"<sup>2</sup> che avrebbe concentrato attorno a sé le attività econo-

2. La logica del corridoio secondo alcuni determinerebbe il cosiddetto "effetto direttrice", per il quale lo sviluppo tenderebbe a concentrarsi in un'area limitata a pochi chilometri intorno al corridoio stesso, non garantendo alcun beneficio alle aree più distanti. È evidente che per limitare tale effetto, comunque ineluttabile, ci sarebbe bisogno di politiche efficaci sul sistema regionale, far trasformare in sostanza l'effetto direttrice in effetto rete.

niche, lo sviluppo territoriale, relegando le aree distanti alla marginalità; ma soprattutto il concetto di corridoio, al quale già allora venne attribuito un significato metaforico di produttore di “meri spazi di attraversamento”, non sembrava certo rispondere a logiche economiche quanto piuttosto alla retorica e alla propaganda geopolitica. Ne fu testimonianza la decisione di rivedere la lista dei nove corridoi stilata a Creta sulla base di un certo “suggerimento” statunitense che volle l’inserimento di un corridoio transbalcanico nord-sud (il n. X) e che costrinse il gruppo dei ministri dei trasporti ad aggiungerlo alla lista nel corso della Conferenza di Helsinki del 1997. D’altronde i postumi della guerra nella ex Jugoslavia tra il 1990 e il 1995, avevano avuto l’effetto di prevedere l’ampliamento della rete dei corridoi a tutta la penisola balcanica. E questo da una parte produsse perplessità nel campo della pianificazione infrastrutturale europea per il fatto che il corridoio X andava a porre le basi per un’ipotetica, ma in fondo sostenibile, concorrenza al corridoio “naturale” costituito dal Mar Adriatico (cfr. § 4). Questo momento fu probabilmente l’inizio di una strategia geopolitica europea (influenzata da oltreoceano) che non considerava come asse fondamentale l’Adriatico, ma piuttosto la direttrice Grecia-Serbia-Ungheria.

Nella vecchia visione degli anni Novanta, l’Adriatico era toccato dai corridoi V e VIII. La “parte balcanica” del corridoio V era quella che si sviluppava dall’area dell’alto Adriatico e prevedeva complesse infrastrutture in Italia, Slovenia, Croazia e Ungheria. Il tragitto iniziale era di 1.600 km, senza contare le diramazioni secondarie. Si trattava evidentemente di un corridoio di vitale importanza per l’Italia (non solo del Nord, quindi non solo per gli interessi della ricca «Padania», ma per tutto l’assetto trasportistico e logistico italiano), in quanto non rappresentava un semplice asse infrastrutturale, ma interessava aree vastissime che, nel segmento centrale del corridoio, erano sostenute a sud dagli *hub* portuali del sistema tirrenico e del sistema adriatico e a nord dagli assi stradali e ferroviari dei valichi del Sempione, del Gottardo e del Brennero, assi che avrebbero consentito al Corridoio di interagire con l’Europa Centrale, cioè con le realtà produttive dell’Europa centro-settentrionale.

Per l’Adriatico il contatto con questo corridoio era per lo più tangenziale e certamente non “strutturante” un vero e proprio sistema. Se un sistema poteva osservarsi, questo era proiettato verso est. Ma come verrà ribadito e approfondito nel paragrafo 4, tale proiezione era più teorica che sostanziale.

Parimenti poteva considerarsi poco determinante per l’Adriatico il tracciato del vecchio corridoio VIII che aveva valenza coesiva soprattutto dal punto di vista politico, dato che i paesi da esso attraversati (Albania, Macedonia e Bulgaria) nel recente passato furono caratterizzati da differenti regimi socialisti, rispettivamente autarchico, non allineato e sovietico, ed ebbero ben scarsi contatti reciproci. Ma il significato del corridoio VIII si

ampliava se lo si considerava come *landbridge* tra Adriatico e Mar Nero, nell'ambito di quel "sistema dei tre mari" che agli inizi del XXI secolo ha caratterizzato il quadrante geopolitico che dal Mediterraneo si estende sino al Mar Caspio<sup>3</sup>. Anche in questo caso, dunque, l'Adriatico era un piccolo "pezzo" del sistema, non certo il "perno" del sistema.

Il quadro non si è di molto modificato con le revisioni della politica delle reti transeuropee, l'ultima delle quali, adottata nel 2013, prevede anch'essa dieci corridoi (tab. 2). Anche in questa occasione le direttrici est-ovest non riguardano l'Adriatico che, invece, viene inserito come terminale meridionale del corridoio nord-sud Baltico-Adriatico: che ha, di per sé, grande valenza, in quanto potrebbe allargare il retroterra dei porti nord-adriatici verso la Mitteleuropa.

Incuriosisce, allora, relativamente all'interfaccia adriatica terra/mare osservare come l'evoluzione della politica europea dei trasporti abbia progressivamente modificato proprio i tracciati dei corridoi che in Adriatico rappresentavano i *gateway* verso l'entroterra.

Se la politica della rete paneuropea sulla scia del mutato quadro geopolitico e geoeconomico del continente, aveva messo in evidenza il problema dei collegamenti tra l'Europa comunitaria e i PECO definendo una lista di dieci "corridoi multimodali" un terzo dei quali interessava i Balcani e avevano come terminali l'Adriatico, nelle più recenti evoluzioni della carta delle direttrici rientranti nei piani progettuali comunitari tale area ha decisamente subito un vistoso ridimensionamento almeno nel suo fronte balcanico riducendo le potenzialità dei porti dell'Adriatico Centro-meridionale e concentrandosi sul settore settentrionale.

Se da un lato, infatti, per esso viene previsto un collegamento con il Baltico, perde tuttavia i terminali delle diramazioni del precedente corridoio V (Venezia, Fiume e Ploçe) e, soprattutto, vede cancellato del tutto il corridoio VIII e, dunque, il suo terminale di Durazzo e, seppur ipotetici, sviluppi della portualità meridionale.

In definitiva, la politica infrastrutturale lungo le sponde dell'Adriatico non sembra più far parte della politica europea dei trasporti, almeno per quanto riguarda le sue relazioni e vocazioni intra-regionali, che restano vincolate da situazioni infrastrutturali a dir poco fatiscenti e certamente non funzionali a quella metafora geopolitica che vuole l'Italia "piattaforma immersa nel Mediterraneo".

È altrettanto vero, tuttavia, che il mare è comunque inserito in due grandi direttrici europee di trasporto che vedrebbero nella sua parte più settentrio-

3. La "geopolitica dei tre mari" può sintetizzarsi in uno schema assai semplificato ma efficace, che ha alla base il mercato del petrolio: Caspio=*mare di produzione*; Nero=*mare di transito*; Mediterraneo=*mare di arrivo/consumo*.

nale, in special modo in Trieste, un ganglio trasportistico di prim'ordine. Trieste, infatti, è crocevia dei già citati flussi marittimi provenienti da Suez con il corridoio Mediterraneo (l'ex corridoio V che, con buona pace della discussa, e forse inutile, tratta transfrontaliera italo-francese, resta una direttrice fondamentale nella sua parte orientale proprio per consentire a Trieste di avere una migliore proiezione internazionale) e il corridoio baltico-adriatico, la vera novità (per quanto riguarda l'Italia) proposta dalla politica europea (su sollecitazione dell'Euroregione Adriatica) dal volgere del millennio.

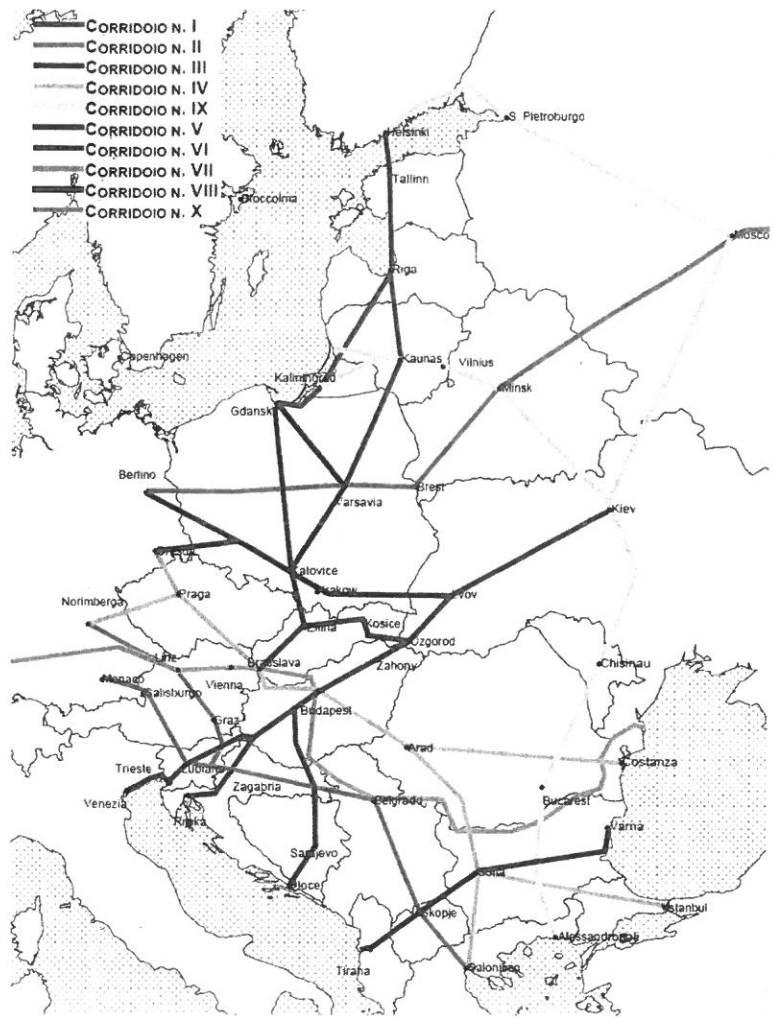


Figura 3. I dieci corridoi multimodali paneuropei (Helsinki, 1997)  
 Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Tabella 1. I dieci corridoi paneuropei elaborati tra Creta (1994) e Helsinki (1997)

<p>CORRIDOIO I <i>Via Baltica</i> a) Helsinki - Tallinn - Riga - Kaunas - Varsavia b) Helsinki - Tallinn - Riga - Klaipeda - Kaliningrad - Danzica</p>
<p>CORRIDOIO II <i>Via russo-tedesca</i> a) Berlino - Varsavia - Minsk - Mosca - Nizny Novgorod</p>
<p>CORRIDOIO III <i>Via tedesco-ucraina</i> a) Dresda - Breslavia (Wroclaw) - L'vov - Kiev b) Berlino - Breslavia (Wroclaw) - L'vov - Kiev</p>
<p>CORRIDOIO IV <i>Via dell'Europa sud-orientale</i> a) Norimberga - Dresda - Praga - Vienna - Budapest - Bucarest - Costanza b) Norimberga - Dresda - Praga - Vienna - Budapest - Craiova - Sofia - Salonicco c) Norimberga - Dresda - Praga - Vienna - Budapest - Craiova - Sofia - Istanbul</p>
<p>CORRIDOIO V <i>Via Transpadana</i> a) Venezia - Trieste - Lubiana - L'vov - Kiev b) Fiume - Zagabria - Confine Sloveno-Ungherese c) Ploce - Sarajevo - Budapest</p>
<p>CORRIDOIO VI <i>Vie trans-polacche</i> a) Ostrava - Varsavia - Danzica b) Zilina (Slovacchia) - Varsavia - Danzica c) Breslavia (Wroclaw) - Danzica d) Cracovia - Lodz - Danzica</p>
<p>CORRIDOIO VII <i>Via Danubiana</i> Corrisponde al corso del Danubio</p>
<p>CORRIDOIO VIII <i>Via Transbalcanica meridionale</i> a) Durazzo - Tirana - Skopje - Sofia - Varna</p>
<p>CORRIDOIO IX <i>Corridoio laterale nord-sud</i> a) Helsinki - San Pietroburgo - Mosca - Kiev - Chisinau - Bucarest - Alessandropoli b) Helsinki - San Pietroburgo - Kiev - Odessa c) Kaliningrad - Kiev - Alessandropoli</p>
<p>CORRIDOIO X <i>Via Transbalcanica nord-sud</i> a) Salisburgo - Lubiana - Zagabria - Belgrado - Skopje - Salonicco b) Vienna (Budapest) - Belgrado - Sofia - Istanbul</p>

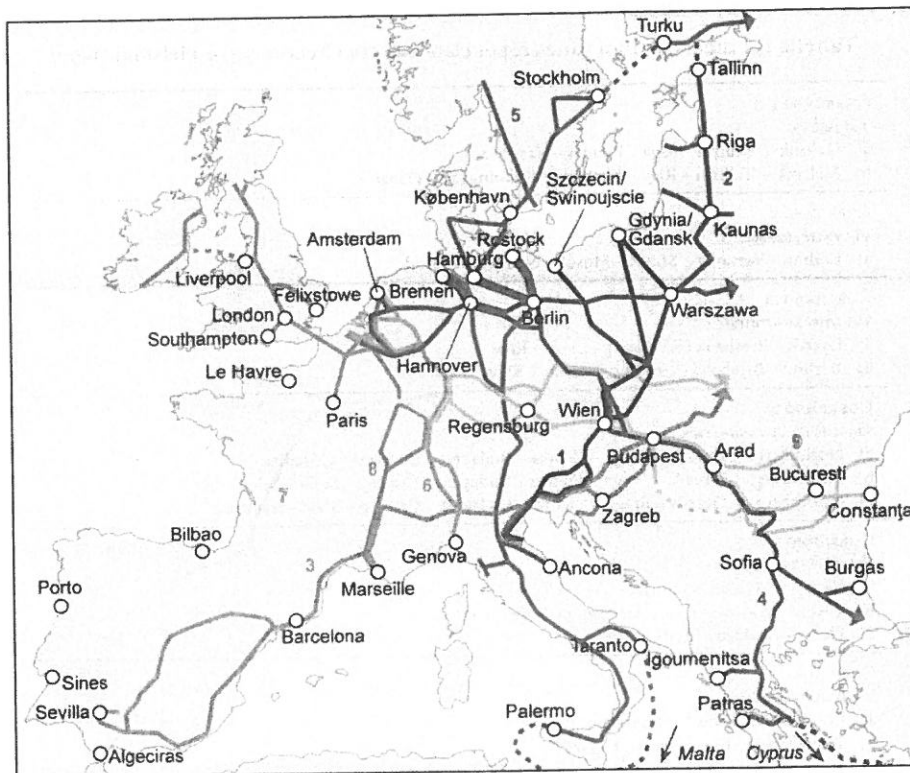


Figura 4. I Corridoi proposti nel 2015  
 Fonte: www.railwaygazette.com

Tabella 2. I nuovi corridoi TEN —T nella revisione del 2013\*

CORRIDOIO I Baltico-Adriatico Danzica - Vienna - Trieste - Ravenna
CORRIDOIO II Mare del Nord - Baltico Helsinki - Riga - Berlino - Amsterdam-Anversa
CORRIDOIO III Corridoio Mediterraneo Algeciras - Barcellona - Lione - Torino - Trieste - Budapest - Confine ucraino

\* Interessano l'Italia: il *corridoio Scandinavo-Mediterraneo*, che presenta alcuni successi, come la linea ferroviaria AV tra Bologna e Napoli, ma anche molte criticità, come la linea ferroviaria Verona-Monaco che comprende il collo di bottiglia del Brennero, e la tratta Napoli-Reggio Calabria — Palermo. Ma soprattutto mancano ancora progetti di interconnessione con i porti tirrenici e mediterranei; il *corridoio Mediterraneo*, ancora in gran parte irrealizzato e che comprende il noto tratto della Valle di Susa, oltre che i tratti tra Milano e Trieste e tra Trieste e Divaça; il *Baltico-Adriatico*, ancora in gran parte da realizzare, che ricalcherebbe nel tratto italiano il vecchio progetto della Pontebbana; il *Corridoio dei due mari*, in gran parte realizzato nelle tratte transalpine ma ancora da realizzare nel tratto italiano da Milano a Genova.

<p>CORRIDOIO IV  <i>Europa sud-orientale – Mediterraneo</i>                      Amburgo – Dresda – Bratislava – Sofia – Atene</p>
<p>CORRIDOIO V  <i>Scandinavo–Mediterraneo</i>                      Confine Russo – Helsinki – Malmoe – Berlino – Monaco – Verona – Firenze – Napoli – Palermo</p>
<p>CORRIDOIO VI  <i>Atlantico</i>                      Algeciras – Madrid – Parigi – Le Havre</p>
<p>CORRIDOIO VII  <i>Via Danubiana (fluviale, 1.600 km circa)</i>                      Corrisponde al corso del Danubio</p>
<p>CORRIDOIO VIII  <i>Corridoio dei due mari</i>                      Rotterdam – Basilea – Milano – Genova</p>
<p>CORRIDOIO IX  <i>Corridoio Senna – Reno – Danubio</i>                      Parigi – Duisburg – Basilea – Monaco – Vienna – Bucarest</p>
<p>CORRIDOIO X  <i>Atlantico settentrionale</i>                      Parigi-Londra – Dublino – Glasgow</p>

## Mare “allargato”?

Negli ultimi anni si è osservato un moderato cambiamento negli schemi organizzativi dei servizi mercantili operati dalle *shipping companies* e una riconfigurazione delle rotte marittime a livello mondiale. Sebbene il tradizionale sistema *hub–spoke* sia ancora largamente dominante, e con esso la competizione tra grandi porti per accaparrarsi gli investimenti dei grandi operatori del commercio marittimo, si sono registrati incrementi significativi nei servizi marittimi diretti che hanno favorito quei porti che in passato avremmo definito *feeder* (Borruso e Porceddu, 2013). Nel porto di Trieste, ad esempio, si concentra un *mix* delle nuove tipologie di servizio che oggi caratterizzano i traffici mediterranei: ai tradizionali servizi *feeder* verso i porti *hub* mediterranei si sono affiancati servizi diretti con destinazioni lontane come il *far-east* (sono attivi, infatti, numerosi servizi settimanali per Busan, Hong Kong, Singapore, Ningbo e Shanghai).

L’affermazione di questa configurazione ha motivazioni di carattere quasi esclusivamente geografico: la localizzazione di Trieste, ad esempio, accorcia di 2.200 miglia marine (cioè di quattro giorni di navigazione) la distanza tra Suez e il cuore dell’Europa comunitaria rispetto alla rotta che giunge nel Mar del Nord via Gibilterra. Questa diversificazione delle caratteristiche dei flussi marittimi, va detto, è sarebbe stata resa possibile anche, e soprattutto, da politiche di alleanza e cooperazione: nel caso specifico dell’Adriatico, ad esempio,

dalla sottoscrizione nel marzo 2010 di un'Associazione tra i porti dell'alto Adriatico (NAPA — *North Adriatic Port Association*) comprendente Fiume, Capodistria, Venezia, Trieste e Ravenna (quest'ultima uscita nel 2013). Al di là delle dichiarazioni e dei buoni intenti riguardanti le prospettive di crescita dell'intero bacino, va detto che il vero valore aggiunto di tale iniziativa è stato nell'aver finalmente dato avvio a un processo di sinergizzazione delle attività portuali svolte sullo stesso fronte marittimo. Uno dei problemi della portualità italiana, è noto, è sempre stato individuato nella mancanza di cooperazione tra porti limitrofi a vantaggio di una competizione che è sembrata più una "guerra tra poveri" piuttosto che una reale strategia di crescita organizzata. Lo sviluppo di iniziative comuni, l'armonizzazione dei regolamenti, delle procedure doganali, la pianificazione coordinata dell'infrastrutturazione stradale e ferroviaria, ma soprattutto la specializzazione dei singoli porti nei diversi settori merci (*container*, rinfuse liquide, solide, petroliferi), hanno rappresentato una sostanziale e importante novità in un panorama portuale italiano tradizionalmente molto competitivo e poco cooperativo.

Questa forma di "coopetition" (così come è stata definita dagli addetti ai lavori, vale a dire *cooperation+competition*) rappresenta l'avvio di una nuovo approccio probabilmente vincente: secondo le parole di Paolo Costa, presidente dell'Autorità portuale di Venezia, «l'importante non è quale porto riceva la merce, ma che la merce arrivi in alto Adriatico»<sup>4</sup>, con la consapevolezza che con la giusta organizzazione tale fronte marittimo possa diventare in pochi anni il riferimento per i flussi commerciali da e verso l'Europa Centrale. In effetti, i porti dell'alto Adriatico movimentano (escludendo i *container*) circa 140 milioni di tonnellate di rinfuse all'anno, posizionandosi al quarto posto in Europa. D'altra parte, va rilevato come tali flussi siano tuttavia costanti e non mostrino segnali di crescita, diversamente da quanto accade nel settore delle merci containerizzate cioè in quel settore che maggiormente vengono reindirizzati verso il retroterra. Evidentemente, nonostante la carenza di infrastrutture retroportuali, la crescita appare comunque possibile. Ciò mette in rilievo come l'intero fronte dell'alto Adriatico abbia potenzialità ancora in parte inespresse a causa del ritardo infrastrutturale dei porti stessi e, soprattutto, dei retroterra. Un complesso studio della società inglese *MDS Transmodal Limited* (2011) ha evidenziato come lo scenario riguardante l'obiettivo dei sei milioni di *container* nel 2030 (tab. 3) sarà raggiungibile solo in presenza di adeguate infrastrutture viarie e ferroviarie di interfaccia con i porti. In mancanza di queste ultime le stime prevedono addirittura una perdita di volumi di traffico rispetto a quelli attuali.

4. Intervista rilasciata a <Repubblica.it> (<http://www.repubblica.it/economia/affari-e-finanza/2013/07/22>).

In tal senso appare probabilmente decisiva la realizzazione di infrastrutture terrestri nell'ambito del corridoio Baltico-Adriatico. Esse avrebbero, infatti, una doppia valenza: creare sistema tra due mari distanti, ma comunque complementari e competitivi nei confronti dello strapotere del fronte marittimo del Mare del Nord, e al tempo stesso strutturare una direttrice nord-sud attraverso territori ad alta vocazione logistica (si pensi all'enorme incremento dei depositi logistici e degli interporti nel triangolo tra Praga-Vienna-Budapest, secondo in Europa alla valle del basso Reno).

Tabella 3. Scenari di sviluppo del traffico container per sistemi marittimi

	2010	2015	2020	2030
NAPA	1,3	1,7	4,0	6,0
Tirreno	3,6	4,2	4,9	6,0
NorthernRange	20,4	24,9	25,7	31,5
Mar Nero	0,3	0,4	0,5	0,7
Altri	5,3	6,5	7,7	9,5
Totale	31,0	37,6	42,8	53,5

Fonte: [www.adriaticseanetwork.it](http://www.adriaticseanetwork.it)

La proposta di un corridoio multimodale che colleghi i porti dell'Adriatico con quelli del Baltico prende in esame tre possibili corridoi multimodali che, partendo dall'alto Adriatico, si dirigano verso i porti baltici di Danzica, Stettino e Rostock.

L'iniziativa si è ispirata a un progetto simile nella sezione centro-occidentale dell'Europa: il corridoio Genova-Rotterdam, che mette in collegamento i porti del Mare del Nord con il Mediterraneo Occidentale. L'ipotesi di un corridoio che colleghi Adriatico e Baltico diventa assolutamente strategica per l'Europa, per il fatto che il 90% del traffico del commercio internazionale dell'Europa va via mare, ma soprattutto perché, come più volte sottolineato, attraverserebbe una delle macroaree più dinamiche dal punto di vista economico e logistico del vecchio continente (Austria-Ungheria-Repubblica Ceca). Anche la regione baltica rappresenta un'area in vivace evoluzione nella nuova Europa allargata. Si tratta, quindi, di un insieme omogeneo e tuttavia, per certi versi, chiuso.

Paradossalmente, infatti, la dimensione regionale ha facilitato la coesione interna, ma al tempo stesso ha limitato lo slancio verso quella esterna (eccetto verso lo spazio russo). In sostanza, ciò che sembra mancare allo spazio baltico è la proiezione verso il cuore continentale dell'Europa, secondo la direttrice nord-sud, verso i paesi nuovi entrati (dal blocco dei dieci del 2004 ai più recenti, Romania, Bulgaria e Croazia).

Tabella 4. Traffico container nell'Alto Adriatico (2005–2013)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Nord Adriatico	913.885	1.013.886	1.254.368	1.453.564	1.306.775	1.473.523	1.797.485	1.778.796	1.902.824
Venezia	289.860	316.641	329.512	379.052	369.474	393.913	458.363	429.893	446.591
Capodistria	79.745	218.970	305.648	353.880	343.165	476.731	590.000	580.000	600.000
Trieste	198.319	220.310	265.863	335.943	276.957	281.624	393.195	408.023	458.597
Ravenna	168.588	162.052	206.786	214.324	185.022	183.041	215.336	208.152	226.879
Fiume	76.258	94.390	145.040	168.761	130.740	137.048	150.677	152.016	169.943
Monfalcone	1.115	1.523	1.519	1.584	1.417	1.166	591	812	814

Fonte: [www.assoporti.it/sites/statistiche](http://www.assoporti.it/sites/statistiche)

A chi converrebbe realmente il *landbridge* tra Adriatico e Baltico? Certamente al Baltico, che potrebbe venire in «diretto contatto» con il Mediterraneo. Nondimeno anche all'Adriatico, che in assenza di una «proiezione» verso nord rischierebbe di chiudersi in una dimensione economica limitata ai Balcani — regione, tra l'altro, non ancora del tutto «stabile» dal punto di vista geopolitico. Un maggiore coinvolgimento baltico, inoltre, permetterebbe forse all'Adriatico di uscire da quella situazione di *impasse* politica che ha impedito, nel corso degli anni, di stabilire un tavolo unico di consultazione per la realizzazione delle infrastrutture e degli interventi a supporto del «corridoio adriatico»<sup>5</sup>. È evidente che in tale prospettiva risulta fondamentale far sì che l'Adriatico sia realmente un «sistema» e non un mosaico, un *patchwork* di strutture, anche socio-economiche, avulse da un contesto integrato. Le potenzialità esistono ad ampio raggio: dal turismo (si prevede ad esempio che la Croazia possa inserirsi in breve tempo fra le prime tre mete turistiche europee), alle aree dei vecchi (ma certamente non defunti) distretti industriali, a una cultura, quella adriatica appunto, che nel passato ha vissuto epoche di significativa integrazione: i trasporti, a questo punto, viaggerebbero su un terreno molto più solido rispetto a tante altre regioni d'Europa.

### Riflessioni tra vecchi e nuovi corridoi

È evidente che le regioni italiane sarebbero fortemente interessate a che si realizzasse un *effetto rete* a partire dai corridoi che interessano lo spazio nazionale. Se si ragiona (come pare di dover ragionare, anche se e quando si discetta di integrazione e di cooperazione) in termini di interesse nazionale,

5. Un *workshop* che si tenne ad Ancona nel 2005 rappresentò il punto di partenza dell'iniziativa, che si configurava come processo di sviluppo armonico del bacino adriatico su scala urbana, ma che prefigurava una linea di relazioni privilegiate lungo l'asse baltico-adriatico. Tale iniziativa, puntando a «riaprire la porta adriatica» del Mediterraneo, tendeva anche a impedire che lo spazio baltico si proiettasse verso l'asse Vienna-Budapest-Capodistria-Fiume, bypassando le sponde adriatiche italiane e, in particolar modo, il porto di Trieste.

i vecchi corridoi V e VIII sembravano essere particolarmente sensibili, suscettibili di non costituire un elemento abbastanza forte di vantaggio per il territorio italiano che erano destinati ad attraversare e interessare in termini più o meno diretti.

Il fatto è che, secondo ogni ragionevole aspettativa, i flussi che transitano lungo i corridoi nord-sud che percorrono territorio italiano (e cioè il, "corridoio dei due mari", Rotterdam-Genova; e il corridoio Scandinavo-Mediterraneo) continueranno a transitarvi come hanno sempre fatto, dato che non hanno concorrenti reali. Il percorso lungo la valle del Reno e fino alle rive del Mediterraneo ha un'antichità addirittura di qualche millennio; e non molto meno vecchia è la consuetudine a collegare, soprattutto attraverso il Brennero, la pianura germanica e quella padana — e, al di là, il resto della Penisola. Quello che è accaduto, in questi due casi, è che il territorio, gli insediamenti, le infrastrutture, le vocazioni produttive, si sono modellati proprio sulle due direttrici: il che ha prodotto e garantisce una discreta "rigidità", per così dire, una frizione dell'assetto territoriale che continua e continuerà a reclamare la possibilità, agevole, di intrattenere relazioni inveterate e tuttora vive.

Gli stessi "vecchi" corridoi V e VIII, invece, avevano dei concorrenti (il IV e le sue diramazioni e anche il corridoio VII; quest'ultimo, insieme con il X, a sua volta avrebbe avuto anche la possibilità di inaridire le fonti che avrebbero potuto alimentare il corridoio VIII) ma gli stessi corridoi per così dire "revisionati" nel 2013 presentano la stessa prospettiva concorrenziale, riproponendo in sostanza un Reno-Danubio e un Sud-est Mediterraneo che ricalcano appunto gli ex corridoi IV/X e VII.

In una prospettiva di lungo termine, e nell'aspettativa di una crescita sostanziosa dell'Unione nel suo insieme e soprattutto dei paesi di nuovo accesso, in realtà ci si può aspettare che alla fine dei conti tutte le direttrici segnate dai vari corridoi si ritaglieranno un'adeguata fetta di traffico. Tutto sta a vedere, però, quanto dovrà essere lunga questa prospettiva. L'Adriatico, e più in generale l'Italia, sembrano si avere grandi potenzialità, che vengono esaltate e narrate con grande retorica geopolitica, ma anche altrettante concorrenzialità alle porte di casa, anzi dentro casa visto che si parla, comunque, di spazio europeo. Ma sempre di concorrenzialità si tratta, poiché se le merci transiteranno al di là delle Alpi o al di là dell'Adriatico, verso est, cioè, nel cuore dei Balcani, allora l'Adriatico (e non solo) resterà un mare soffocato con grandi difficoltà ad "allargarsi".

È forse poi il caso di segnalare che è probabilmente questa la prima volta che si verificherebbe la simultanea presenza di quelle che furono, nel passato, due direttrici distinte e alternative, diverse e quasi incompatibili, che hanno alimentato due differenti visioni di lungo periodo della "geopolitica italiana".

Secondo una prima interpretazione di lungo periodo, si dice che fin dal tempo degli Ottoni l'integrazione europea dell'Italia si dovrebbe fare in senso S-N, con l'Europa germanica — lì sarebbe il nostro retroterra: per rimanere all'Italia unitaria, è questa l'ottica della Triplice Alleanza e dell'Asse, ma anche della Quarta Sponda, dell'Eurafrica... Questa prospettiva in questa sede non ci interessa direttamente, dato che è solo un po' alla lontana tangente all'Adriatico (con il nuovo corridoio I), anche se un potenziamento della direttrice potrebbe comunque interessare il mare, e marginalmente forse anche le sue coste, se solo si ricorda quanto si è detto in riferimento al corridoio Adriatico-Baltico.

Secondo l'altra impostazione, invece, si dice che almeno dai tempi di Venezia, se non da prima, dall'epoca romana, la fondamentale direttrice geopolitica italiana sia in senso ovest-est, appunto verso i Balcani (ancora per rimanere all'Italia unitaria: la politica ferroviaria, l'Albania, il Levante... ). Chiaramente, in questa seconda prospettiva l'Adriatico risulterebbe più fortemente valorizzato, sia in quanto via d'acqua, sia come fronte marittima.

È però solo una delle due prospettive, che finora si sono mostrate sostanzialmente inconciliabili, e nulla sembra ancora aiutare a capire quale delle due alla fine prevarrà o se sarà possibile farle convivere. Se parliamo di integrazione tra le due sponde dell'Adriatico, del resto, parliamo essenzialmente di collegamenti, connessioni, trasporti tra una sponda e l'altra.

La politica dell'UE in tema di trasporti, in una prima lunga fase, si è basata su un *quadrillage* a maglie ortogonali, da principio abbastanza astratto, schematico, e poi via via materializzato sul terreno con una serie di deroghe rispetto allo schema ideale. Questo è stato lo schema portante della Comunità a 15. Al momento dell'allargamento, la tentazione di estendere la maglia ortogonale ai paesi che venivano entrando nell'Unione è stata indubbiamente forte e anzi ha guidato le prime proposte operative avanzate; ma si è scontrata con l'oggettiva discontinuità infrastrutturale tra Europa Occidentale e Orientale — in sostanza con l'impossibilità di mantenere la stessa scala di intervento, la stessa dimensione delle maglie del *quadrillage*, in presenza di una rete infrastrutturale molto meno densa a est che a ovest. Di conseguenza, nelle regioni orientali gli aggiustamenti rispetto allo schema ortogonale sono stati più numerosi e più vistosi.

La questione qui più rilevante è che questa impostazione era ed è ancora in massima parte basata sulle comunicazioni terrestri, e non può quindi che lasciare scoperte, "saltandole", le aree marittime, Adriatico compreso. Lo stesso corridoio VIII, che in molte interpretazioni e rappresentazioni cartografiche veniva fatto iniziare da Bari-Brindisi, in realtà nasceva sulla costa albanese per raggiungere la costa bulgara: l'attraversamento dell'Adriatico è un'estensione successiva, non ufficializzata dall'UE — si sarebbe



tentati di dire che sia stata poco più che una pia (e interessata) intenzione italiana. Nei fatti non è difficile immaginare che l'attraversamento diventi parte integrante del corridoio, da un lato semplicemente continuando a potenziare il trasporto di autotreni su traghetto (Ro-Ro), già notevolissimo, dall'altro favorendo il transito di condotte per idrocarburi (come il *South Stream*, seppur abbandonato, o il TAP, *in fieri*, e di cui si dirà più avanti).

Rimane il fatto che la trama quadrangolare dei corridoi non poteva realmente innervare il Mare Adriatico, ma solo attraversarlo a sud nel suo punto più stretto, tra Otranto e l'Albania, e sfiorarlo a Trieste con il corridoio Lione-Kiev. Entrambi i tracciati lasciano da parte il mare e le sue rive, che sono solo percorse in direzione di altro: in direzione dell'Europa Centro-orientale nel caso del corridoio V (oggi 3); in direzione del Mar Nero e di altro/oltre nel caso dell'VIII (oggi semplicemente un gasdotto, il TAP, per l'appunto).

Considerando un po' meglio le vicende che furono legate al corridoio VIII, inoltre, colpisce la quantità di variabili e diversioni che erano previste da questi percorsi (pur sempre in gran parte solo ipotetici, proposti). La presenza di tante possibilità denuncia una sostanziale incertezza, una scarsa convinzione sulle scelte finali. Del resto, la Grecia era rimasta tagliata fuori dal percorso adottato e non ne era stata contenta e la "eterna candidata", la Turchia, pure era rimasta tagliata fuori. Ci fu un'opposizione di fatto al corridoio VIII, come si è già ricordato, che poi era anche forse il più difficile da realizzare per questioni "banalmente" geografiche. E che sembrava essere anche il più delicato in termini geopolitici, in quanto era forse più espressione di un interesse esterno alla costruzione europea (quello statunitense) che non della spinta europea verso l'integrazione territoriale.

L'importanza del corridoio VIII, del resto, non era tanto o soltanto nelle regioni che attraversa, ma soprattutto nel suo terminale sulla costa bulgara (a Burgas o a Varna che sia), perché è lì che sarebbero dovuti arrivare il petrolio e il gas della Siberia Occidentale e soprattutto dell'area circumcaspica: due regioni fondamentali nell'approvvigionamento europeo di idrocarburi.

In altre parole, il corridoio VIII identificava più che altro una direttrice utile a istradare petrolio e gas russo-caspici verso occidente. Tuttavia la geopolitica dei tubi ha avuto traiettorie altrettanto complesse, contrastanti e contrastate. Il "Blue Stream", operativo dal 2005 dopo una realizzazione rapidissima ad opera della Gazprom e dell'ENI, risolse il problema del gas in primo luogo a vantaggio della Turchia. Il "South Stream", anch'esso di ipotetica realizzazione russo-italiana, che dalla costa russa avrebbe raggiunto quella bulgara *bypassando* la Turchia, non ha mai visto la luce (è stato ufficialmente abbandonato a fine 2014) per alcune obiezioni della Bulgaria sulle tratte terrestri e, soprattutto, a per la crisi dei rapporti tra Unione Europea e Russia a seguito della vicenda russo-ucraina. Le alternative sono

il TANAP (*Trans Anatolian Project*, che poi si collegherebbe con il TAP) e il *Turkish Stream*, proposto a inizio 2015 dalla Russia e dalla Turchia, che ricalcherebbe più o meno il *Blue Stream*, ma con una capienza di sei volte superiore: entrambi i gasdotti riconferirebbero alla Turchia e non più alla Bulgaria (e quindi al sistema dei corridoi europei) il ruolo di fulcro energetico tra Caspio e mercati occidentali.

Per tornare all'Adriatico, petrolio e gas che sarebbero arrivati in Bulgaria per poi proseguire con il corridoio VIII verso ovest, sembrano ormai indirizzati dalla Turchia alla Grecia e poi, attraverso il discusso TAP (*Trans Adriatic Pipeline*) sulle coste della Puglia<sup>6</sup>. Al di là delle implicazioni a scala ancora più vasta (la competizione tra Stati Uniti, Europa, Russia), sembra insomma ragionevole tenere ben presente che il passaggio dai corridoi "periadriatici", il V e l'VIII, finiva per "abbracciare" solo tangenzialmente l'Adriatico, senza innervare realmente le regioni prospicienti (rischio probabile per le regioni adriatiche centro-meridionali; probabilissimo per le regioni illiriche). L'evidenza dei fatti è che dopo un ventennio, quel che resta del corridoio VIII è un gasdotto (il TAP) e non certo un sistema integrato di comunicazione e di collegamento tra le due sponde, né tantomeno progetti per la realizzazione di infrastrutture nelle regioni balcaniche o dell'Italia Meridionale.

L'altra prospettiva geopolitica adriatica, quella che ricalca la direttrice S-N, di fatto invece coinvolgerebbe molto di più lo specchio d'acqua, anche se probabilmente, come detto in precedenza, molto di meno le sue sponde.

Si è già accennato che il traffico marittimo mondiale, nonostante la crescita delle relazioni dirette, si svolge prevalentemente su rotte "circolari" (*around world*) servite da grandi navi che toccano pochissimi grandissimi porti, e che seguono un itinerario pressoché fisso, calendarizzato in maniera rigida. Poi navi più piccole (*feeder*) raccolgono/smistano la merce, facendo la spola a breve raggio tra i porti toccati dalle grandi navi e gli altri lungo le coste europee e italiane in primo luogo (cabotaggio). Nel Mediterraneo passa una delle rotte circolari, ma va da Suez a Gibilterra e oltre, facendo scalo in un solo porto mediterraneo, in Egitto, Italia, Malta, Spagna, secondo gli operatori interessati (in misura ormai prevalente cinesi), gli accordi intercorsi e le destinazioni principali.

L'integrazione di tutto il resto del Mediterraneo e delle coste che vi affacciano, rispetto alla grande rotta, si deve fare in un altro modo: rotte di

6. Il gasdotto Trans-Adriatico (TAP, Trans-Adriatic Pipeline) è un progetto volto alla costruzione di un nuovo gasdotto che dalla frontiera greco-turca attraverserà Grecia e Albania per approdare in Puglia, permettendo l'afflusso di gas naturale proveniente dall'area del Mar Caspio (Azerbaijan) in Italia e in Europa. Gli azionisti del progetto sono la norvegese Statoil (20%), l'inglese BP (20%) l'azera SOCAR (20%), la belga Fluxys (19%), la spagnola Enagás (16%), la svizzera Axpo (5%). TAP, insieme a TANAP (Trans Anatolian Pipeline che attraverserà da est a ovest la Turchia) e a SCP (South Caucasus Pipeline) è una delle infrastrutture di trasporto che apriranno il corridoio Sud del Gas

cabotaggio veloci, anch'esse possibilmente calendarizzate in coincidenza degli scali operati sulle rotte *around world*, in modo da diminuire al minimo o da eliminare le giacenze dei *container* e delle rinfuse nei porti di scalo. La proposta più organica avanzata finora è quella delle "autostrade del mare". Lo schema delle direttrici di cabotaggio è relativamente elementare lungo la costa atlantica e del Mare del Nord, mentre si fa decisamente più articolato e dispersivo nel caso del Mediterraneo.

Le rotte di cabotaggio, evidentemente, hanno senso solo se poi riescono a integrarsi con i sistemi di trasporto terrestre, così da servire i vari retroterra portuali fino a distanze anche notevoli. In questa prospettiva, e per quanto riguarda i mari italiani, la più consistente possibilità di integrazione è quella offerta dal corridoio Genova-Rotterdam.

L'Adriatico potrebbe essere interessato da qualcosa di analogo, se si sviluppasse il corridoio Baltico-Adriatico, del quale si è già detto, che si innesterebbe in mare in una delle rotte di cabotaggio previste. L'autostrada del mare percorrerebbe l'Adriatico dal Mar Ionio (porti greci, Taranto, Brindisi, Malta) a Trieste, che potrebbe risultare il terminale più rilevante (grazie ai traffici che interessano il retroterra mitteleuropeo). Va da sé che anche i porti "minori" affacciati sull'Adriatico, su una riva e sull'altra, sarebbero in qualche misura coinvolti dal percorso dell'autostrada del mare adriatica — alla sola, però indispensabile, condizione di garantire un retroterra di produzione o di consumo degno di interesse.

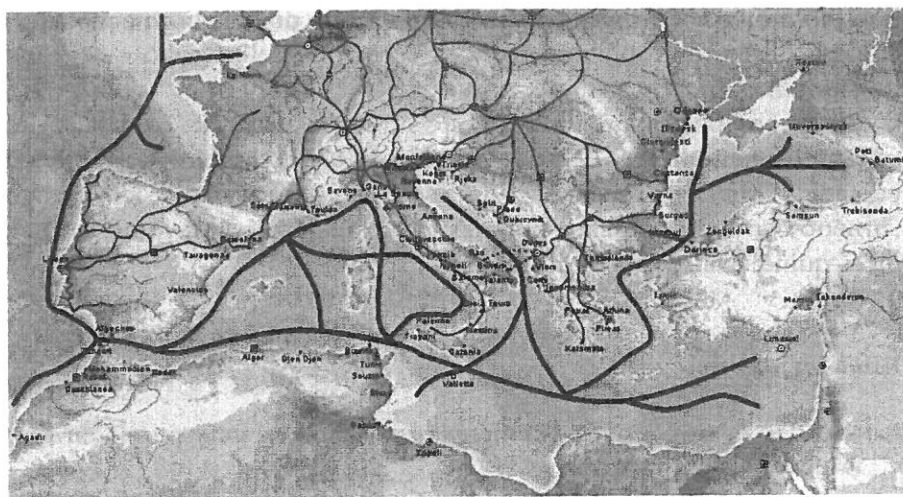


Figura 5. La possibile integrazione tra vie terrestri e autostrade del mare nel Mediterraneo  
 Fonte: da Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dir. Gen TREN, Energia e Trasporti

La direttrice nord-sud sembra insomma certamente interessante per l'Adriatico. Ma nemmeno l'autostrada del mare "cucirebbe" le coste fra di loro. Da quali elementi del processo di trasporto potrebbe venire, in effetti, una vera integrazione? Anche in questa prospettiva, che pare la più promettente, in che cosa l'Adriatico si rivelerebbe un "bacino" marittimo e non, appunto, solo un'area di passaggio, un corridoio di transito?

I due scenari geopolitici (quello a direttrice nord-sud e quello a direttrice ovest-est) sono diversissimi tra loro, per una serie di caratteri e di implicazioni, ma nessuno dei due ricomponne la "frattura" tra le due sponde dell'Adriatico. Una separazione che è antica, e che in realtà non corrisponde affatto alla Cortina di Ferro, che è appena un "incidente" storico, è contingenza: è durata solo 50 anni, il che in una prospettiva "geopolitica" è poco più che nulla. Le prospettive geopolitiche si basano su invarianti che resistono secoli, se non millenni... e allora avrebbe semmai più senso pensare al diverso strato di popolamento originario, alla divisione dell'Impero romano dopo Teodosio, alla differenza di lingue e di alfabeti, ai diversi processi di evangelizzazione e via dicendo: fenomeni che non si lasciano "ricomporre" da un gasdotto.

Se si mira ad accostare davvero le due rive, cioè a ridare fiato e ampiezza a quegli scambi che — sia pure solo e strettamente sul piano locale — hanno dato senso all'idea di un mare coerente in sé in quanto bacino e coerente con le sue regioni rivierasche, probabilmente non è tanto sul piano economico che si dovrà puntare: quello economico adriatico è un ambito che rimane tutto sommato marginale, "micro", nell'ambito dell'economia globale, e che difficilmente mobilerà mai — a eccezione del petrolio — i grandi investimenti.

Bisognerebbe puntare decisamente sul piano culturale. La (ri)cucitura va fatta tra persone, tra culture, incentivando gli scambi e la mobilità di persone, prima che di merci — e per esempio evitando di considerare ogni rumeno come un criminale potenziale, come peraltro avevamo fatto già dieci-quindici anni fa con gli albanesi.

### Riferimenti bibliografici

- BENEVOLO F., *Convergere ad est: una strategia per l'Adriatico*, Intervento al Convegno, 19 luglio 2002, Venezia.
- BORRUSO G., PORCEDDU A., *Il nuovo ruolo del Mediterraneo nella crisi economica mondiale. Le sfide per il Tirreno e l'Adriatico*, in G. Scanu (a cura di), *Paesaggi, Ambienti, culture, economie*, Bologna, Pàtron editore, 2013.
- BOTTA F. et al., *Transizione nei Balcani e reti transadriatiche. Il valore della prossimità*, Bari, Cacucci, 2003.

- CARGNELLO E., *I corridoi transeuropei Vb/Vc e VIII nel patto di stabilità per l'Europa sud-orientale*, Roma, ICE, 2002.
- COCCO E., MINARDI E. (a cura di), *Immaginare l'Adriatico. Contributi alla riscoperta sociale di uno spazio di frontiera*, Milano, FrancoAngeli, 2007.
- COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE, *I Balcani occidentali e l'integrazione europea*, Bruxelles, 2003.
- COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE, *European Transports in Figures*, Bruxelles, 2007.
- CONFINDUSTRIA, *Competitività territoriale, infrastrutture e logistica nell'Europa allargata*, Roma, 2002.
- DEL RE E., *Corridoio VIII*, Roma, Ministero delle Infrastrutture, 2003.
- EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTRY OF TRANSPORT, *Which Role for the Railways in Eastern Europe?*, Parigi, OECD, 2001.
- EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTRY OF TRANSPORT, *Trends in Transport Sector*, Parigi, OECD, 2007.
- FAVARETTO T., *L'area balcanica: evoluzione della situazione e prospettive di stabilizzazione nel medio periodo. Le implicazioni economiche per l'Italia*, Trieste, ISDEE, 1999.
- FAVARETTO T., GOBET S., *L'Italia, l'Europa Centro-orientale e i Balcani: Corridoi pan-europei di trasporto e prospettive di cooperazione*, Napoli, ISDEE e Roma-Bari, Laterza, 2001.
- FUSCHI M. (a cura di), *Per una regione medioadriatica. Città, territorio, economia*, Milano, FrancoAngeli, 2006 («Collana del Dipartimento di Economia e Storia del Territorio, Università "G. D'Annunzio" di Chieti-Pescara»).
- IOZZOLINO I., *La politica europea dei trasporti. Dai Ten-T Priority Projects ai corridoi pancontinentali*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 2004, pp. 413-430.
- ISFORT, *Il futuro dei porti e del lavoro portuale*, Roma, 2011.
- ISTAT, *Trasporto Marittimo. Anni 2005-2010*, Roma, 2012.
- JEAN C., FAVARETTO T., *Reti infrastrutturali nei Balcani*, Milano, FrancoAngeli, 2002.
- MDS, *NAPA: Market Study on the Potential Cargo Capacity of the North Adriatic Ports System in the Container Sector. Draft Report*, Chester, 2011.
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, *Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti 2009-2010*, Roma, 2010.
- NOTTEBOOM T., *Dynamics in Port Competition in Europe: Implications for North Italian Ports*, Workshop «I porti del Nord», Milano, 18 aprile 2012.
- OCEAN SHIPPING CONSULTANTS, *South Europe and Mediterranean Containerport Markets to 2020*, Chertsey, 2011.

- PREZIOSO G., *Infrastrutture, merci, logistica nella nuova Europa*, Roma, Confindustria, 2001.
- REYNAUD C., *The Concepts of Corridors and Networks in Developing Pan-european Infrastructure*, Parigi, Atti del Seminario *Transport infrastructure development for wider Europe* (27 novembre 2003).
- RIDOLFI G., *Rotte oceaniche e servizi feeder: il nuovo ruolo del Mediterraneo*, in S. Soriani (a cura di), *Porti, città e territorio costiero*, Bologna, il Mulino, 2002.
- SCORRANO S., *Il commercio estero, chiave di lettura di un sistema produttivo dualistico*, in FUSCHI (2006), pp. 179-204.
- SELLARI P., *L'Europa in movimento*, in G. Lizza (a cura di), *Geografia della Nuova Europa*, Torino, UTET, 1999.
- , *Prospettive dei trasporti nell'Europa allargata*, in G. Lizza (a cura di), *Pan-europa*, Torino, UTET, 2004, pp. 141-160.
- SELLARI P. (a cura di), *Atlante dei Trasporti in Italia*, Roma, Carocci, 2008.
- SELLARI P., *Geopolitica dei trasporti*, Roma-Bari, Laterza, 2013.
- TRANSPORT INFRASTRUCTURE NEEDS ASSESSMENT, *Final Report. Identification of the Components for a Future Trans European Network*, Vienna, TINA Secretariat, 1999.
- TURRI E. (a cura di), *Adriatico mare d'Europa. La geografia e la storia*, Bologna, Rolo Banca, 1999.

**Paolo Sellari**, insegna Geografia Politica ed Economica presso il Dipartimento di Scienze Politiche della "Sapienza". È redattore del "Bollettino della Società Geografica Italiana" e collaboratore dell'Istituto dell'Enciclopedia Italiana (Treccani). È Direttore del Master di II livello della "Sapienza" in Geopolitica e sicurezza globale. Si interessa da anni di Geografia dei trasporti, tema sul quale ha pubblicato numerosi saggi. Per Carocci ha curato il volume *Atlante dei trasporti in Italia* (2008) e con Laterza ha pubblicato il volume *Geopolitica dei trasporti* (2013).

**Claudio Cerreti**, è professore ordinario di discipline geografiche all'Università degli Studi "Roma Tre". Ha svolto ricerche e realizzato pubblicazioni in vari ambiti della geografia umana e della storia della geografia. Già coordinatore nazionale del Centro Italiano per gli Studi Storico-geografici e attuale vicepresidente della Società Geografica Italiana, è direttore delle rispettive riviste ("Geostorie" e "Bollettino della Società Geografica Italiana"). Un centinaio le pubblicazioni principali.