

I FUTURI MERCATI EUROPEI

***LA MACROREGIONE ADRIATICO-IONICA E LE
INFRASTRUTTURE INTERMODALI.***

PROSPETTIVE INEDITE DI SVILUPPO PER LA ROMAGNA.

By Stefano Bianchini

WWW.PECOB.EU

APRILE 2014

I FUTURI MERCATI EUROPEI
LA MACROREGIONE ADRIATICO-IONICA E LE INFRASTRUTTURE INTERMODALI.
PROSPETTIVE INEDITE DI SVILUPPO PER LA ROMAGNA.

by Stefano Bianchini

I mercati europei subiranno indubbiamente cambiamenti radicali nei prossimi decenni grazie alle nuove infrastrutture intermodali che andranno a collegare diverse macroregioni, sia rinforzando gli attuali percorsi, sia stabilendone di inediti. In particolare, c'è da attendersi una grande mutamento dalla costruzione di vie di comunicazione che, negli ultimi secoli, non hanno avuto significativi interscambi di merci e culturali, ma che ora diventano possibili grazie all'allargamento della UE ad Est e ai nuovi, intensi processi di integrazione.

In altre parole, i vecchi – preesistenti – equilibri, certamente espressione delle esperienze storiche maturate con la crisi e poi la dissoluzione dei grandi imperi fra Otto e Novecento, delle guerre mondiali e della guerra fredda, sono ora alla vigilia di trasformazioni epocali. A provarle contribuirà in modo determinante la realizzazione di innovative reti di relazioni che, in realtà, esistevano in passato ed erano attivissime tanto nel Medioevo quanto nell'età moderna.

Una di queste reti è quella che stabilirà un contatto diretto fra la macroregione del Mar Baltico e la prospettata macroregione adriatico-ionica, grazie al corridoio Baltico-Adriatico, inserito fra le priorità di sviluppo comunitarie per il periodo 2014-2020. Questo corridoio, che percorre in larga misura la rotta dell'antica "Via dell'Ambrà", metterà in collegamento Helsinki con Bologna e Ravenna, via Tallinn, Kaunas, Varsavia, Brno, Bratislava e Graz, mentre una seconda bretella si svilupperà verso Trieste. Di fatto, verrà stabilito un nuovo asse di collegamenti su ferro, gomma e tramite banda ultra larga, fra il Nord-Est e il Sud-Est d'Europa, con ovvie, positive implicazioni per tutto l'Adriatico, ma soprattutto per l'arco dell'Alto Adriatico da Rimini all'Istria. Ponendo fine al suo ormai secolare destino di "mare chiuso", si prospetta un futuro assai più dinamico per un bacino che diventerà improvvisamente in grado di mettere in contatto diretto il Mediterraneo Orientale con l'area baltica e i mercati russi.

Al riguardo è facile immaginare quali saranno le prospettive di mercato e di trasformazione amministrativa che si apriranno come conseguenza di un cambiamento così profondo delle reti di scambi, tenuto conto che la Romagna (con il porto di Ravenna) e Bologna (come scalo ferroviario) diventeranno i terminali più importanti di tale corridoio.

Esistono, in realtà, diversi livelli che debbono essere tenuti presenti (e tutti nell'interesse dello sviluppo internazionale della Romagna e di Bologna) nel considerare la dimensione del cambiamento che si prospetta.

Essi riguardano in particolare:

- (a) l'interscambio fra il corridoio n. 5 e il corridoio Baltico-Adriatico;
- (b) lo sviluppo portuale, ferroviario, nonché l'accesso agevolato alle fonti energetiche;
- (c) le implicazioni culturali della banda ultra larga fra le due macroregioni, giacché il prospettato collegamento verrà ad assumere anche una funzione di "corridoio culturale" (secondo studi già avviati dal Consiglio d'Europa) capaci di innescare ricadute interessanti sia sul piano della cooperazione culturale, sia quello del turismo;
- (d) lo sviluppo di una governance multilivello (UE, stati nazionali, macroregione, amministrazioni pubbliche regionali e locali) che richiederà riforme e adeguamenti rilevanti, anche istituzionali, per rendere funzionale ed efficace la governabilità transnazionale delle macroregioni e dei corridoi ;
- (e) l'ingresso della Russia nel WTO.

Tali livelli, interagendo fra loro, eserciteranno ripercussioni innegabili su tutta l'Europa, anche nel caso in cui dovessero perdurare (o perfino aggravarsi) le recenti tensioni politiche con la Russia a causa della crisi ucraina. In ogni caso saranno i processi di integrazione europea a consolidarsi attraverso la nuova rete di vie di comunicazione in costruzione, stabilendo inediti flussi di relazione, da quelli commerciali a quelli culturali. Si delineano, insomma, cruciali dinamiche e inedite potenzialità di sviluppo economico, di crescita e coesione sociale, di interdipendenza culturale, del turismo, della governance multilivello nella previsione di un consolidamento di una società inclusiva, innovativa e sicura, come auspicano tutti gli indicatori comunitari più recenti, in vista degli obiettivi indicati per il 2020.

Di conseguenza, diventa indispensabile attrezzarsi in vista di appuntamenti tanto impegnativi e attraenti sotto diversi punti di vista. Uno sforzo particolare andrà fatto da esperti d'area per fornire ad operatori economici e amministratori pubblici strumenti adeguati, informazioni e analisi di prospettiva relativamente ai prevedibili mutamenti di mercato e sociali, e con ciò contribuire a far sì che il tessuto produttivo e amministrativo della Romagna si prepari convenientemente ad una trasformazione che potrebbe agevolarla moltissimo nei prossimi decenni.

Non c'è dubbio, infatti, che le implicazioni prodotte dai prospettati cambiamenti nel futuro (prossimo) di "mercati in movimento" fra Mediterraneo orientale, Nord ed Est Europa – nel quadro più ampio di scambi con l'Asia – avranno un rilievo cruciale per lo sviluppo non solo del nostro Paese, ma soprattutto della regione emiliano-romagnola e, in particolare, delle province di Ravenna e Forlì-Cesena.

Secondo calcoli di massima, il collegamento fra il Mediterraneo orientale e il Baltico, grazie alla realizzazione del corridoio Baltico-Adriatico, ridurrà i tempi di trasporto delle merci di ben 4 giorni rispetto al tradizionale percorso via Rotterdam. Prepararsi, quindi, a capire quali ripercussioni potranno innescarsi con la costruzione del corridoio Baltico-Adriatico significa andare molto al di là della costruenda macroregionale adriatico-ionica, coglierne la nuova dimensione spaziale, per recepirne tutte le potenzialità strategiche (economiche, culturali, commerciali, produttive..), favorite da un quadro di forte integrazione europea in grado di prefigurare la restituzione

all'Adriatico e al Mediterraneo del ruolo che questi avevano esercitato nei commerci internazionali prima della scoperta dell'America.

Non si tratta di esagerazioni. Di fatto, il corridoio consentirà di collegare l'Oceano Indiano, attraverso Suez, con l'Alto Adriatico, i porti di Ravenna e Trieste, nonché lo scalo ferroviario di Bologna con il Golfo di Finlandia, i mercati del Nord Europa e della Russia, alla luce – fra l'altro — del recente ingresso di quest'ultima nell'Organizzazione mondiale del Commercio.

Anche scontando un periodo di tensioni con Mosca a causa della questione ucraina, la globalizzazione è andata ormai troppo avanti perché possano riprodursi devastanti fratture come in passato (a meno che non si arrivi a sviluppi catastrofici che certo si spera vengano evitati). In realtà, dopo la fine della guerra fredda e l'allargamento ad Est della UE, ora sono la geopolitica e la geoeconomia europee a cambiare radicalmente anche solo le relazioni infra-europee.

È importante, peraltro, comprendere come il collegamento Baltico-Adriatico sia stato concepito tanto per il settore dei trasporti, quanto per la diffusione della banda ultra-larga, il cui utilizzo ai fini dell'impatto economico e degli investimenti è stato già studiato nel 2013 dalla Commissione europea, che ha constatato come la penetrazione della banda ultra larga – là dove ciò è avvenuto – abbia favorito un incremento del PIL dell'1,5%. Insomma, la nuova rete di comunicazioni innescherà inimmaginabili cambiamenti nel settore economico per quanto riguarda non solo lo scambio delle merci e delle tecnologie, ma anche lo sviluppo degli investimenti e, data la grande attrattività dell'area adriatico-ionica, del turismo culturale, con una conseguente crescita dei flussi di cooperazione e la necessità di realizzare una governance multilivello sia in ambito regionale, sia nei rapporti in primis fra i territori più direttamente interessati perché individuati come centri terminali nevralgici del corridoio, quali appunto quelli di Ravenna, Forlì-Cesena e Bologna.

C'è poi da attendersi pure cambiamenti più ampiamente culturali dato il peso che verrà esercitato dal potenziamento dei collegamenti virtuali. Per la Romagna si delinea un'occasione d'oro, giacché senza il corridoio Baltico-Adriatico a trarre vantaggio dall'ingresso russo nel WTO potrebbero essere la Turchia (visti i porti russi nel Mar Nero nord-orientale) o la dorsale atlantica (come oggi). Nuovamente, quindi, l'Adriatico rischierebbe di essere tagliato fuori dai grandi flussi commerciali ed economici continentali, aggravando la situazione di crisi che già oggi affligge tutti i suoi Paesi rivieraschi.

In conclusione, diventa indispensabile prepararsi ad affrontare un potenziale cambiamento epocale nell'organizzazione del lavoro, nella produzione e gestione tanto politico-amministrativa, quanto culturale in ambito locale (intendendo con questo lo spazio emiliano-romagnolo), ma dalle implicazioni internazionali. Indugiare ora potrebbe provocare gravi ritardi, aggravando il rischio di esclusione da flussi di comunicazione cruciali: e invece, è in momenti di incertezza e di crisi finanziaria internazionale che diventa indispensabile capire quali potranno essere gli scenari economico-sociali e politici del futuro, proprio per prepararsi ad investimenti adeguati ai cambiamenti e a reggere una concorrenza da Sud e da Nord che altrimenti diventerà schiacciante.

L'avvicinamento dello spazio baltico con quello adriatico/mediterraneo crea, in prospettiva, un ambiente relazionale estremamente nuovo (anche se esso esisteva già nel Medioevo) per le attuali condizioni di modernizzazione locale e macroregionale. Se si pensa ai nuovi protagonismi di India, Cina, Brasile, Sudafrica, Turchia e Russia, si comprende allora facilmente quali vantaggi potrebbero essere tratti dai territori di ricezione e trasmissione di beni e dati lungo la nuova traiettoria che collegherà il Nord-Est con il Sud-Est d'Europa.

Un'inedita, unica, opportunità si offre oggi all'Italia e al bacino adriatico-ionico: coglierla richiede certamente coraggio e grandi sforzi, ma rinunciarvi, a causa delle attuali difficoltà economico-finanziarie, non potrà che aggravare l'arretratezza di un'area che già oggi è la più disastrosa d'Europa.