

TRACCIA N. 3 [ESTRATTA]

Infrastrutture: nazionali, europee, globali

L'idea di una rete infrastrutturale europea nasce molto prima che l'Unione Europea inizi a parlare di "autonomia strategica", Indo-Pacifico o competizione geopolitica globale. Le sue radici affondano negli anni Novanta, quando il completamento del mercato unico rende evidente un paradosso strutturale: mentre merci, capitali e persone possono circolare liberamente sul piano giuridico, le infrastrutture fisiche restano frammentate lungo linee nazionali, spesso incompatibili tra loro a causa di ferrovie con scartamenti diversi, colli di bottiglia alle frontiere, porti e aeroporti progettati in funzione di economie nazionali piuttosto che continentali.

In sostanza, il quadro alla fine degli anni Ottanta è che l'integrazione economica europea procede più rapidamente della sua rete infrastrutturale, come se quest'ultima facesse da freno invece che da acceleratore. È in questo contesto che, nel 1992, il Trattato di Maastricht introduce per la prima volta il concetto di reti transeuropee, individuando nei trasporti, nell'energia e nelle telecomunicazioni i pilastri fisici dell'integrazione europea.

Negli anni successivi, l'Unione Europea inizia a tradurre questa intuizione in pianificazione concreta. I primi progetti di reti transeuropee dei trasporti – poi denominate Trans European Networks-Transport, o semplicemente TEN-T – adottati formalmente nel 1996, hanno un obiettivo essenziale ma ambizioso, e cioè connettere i sistemi infrastrutturali nazionali in una rete continua, interoperabile e senza strozzature, capace di sostenere la crescita del mercato interno e ridurre le asimmetrie tra centro e periferia del continente.

La vera svolta avviene però negli anni Duemila, quando diviene chiaro che una semplice lista di progetti non è sufficiente. L'allargamento a est dell'Unione Europea, l'aumento dei flussi commerciali e la crescita del trasporto su gomma creano nuove congestioni e nuovi squilibri territoriali. La risposta è un cambio di paradigma: non più singole opere, ma corridoi infrastrutturali integrati, capaci di combinare porti, ferrovie, strade, nodi urbani e interporti in un'unica logica di sistema.

Con la riforma delle TEN-T del 2013, l'Unione Europea introduce la struttura che ancora oggi ne definisce l'ossatura, cioè una rete globale (comprehensive network), destinata a coprire l'intero territorio europeo, e una rete centrale (core network), articolata in nove grandi corridoi multimodali considerati strategici per il funzionamento dell'economia continentale. A questi corridoi è affidato il compito preciso di garantire continuità infrastrutturale lungo le principali direttrici nord-sud e ovest-est, superando le tradizionali divisioni geografiche prima, e politiche poi, o viceversa.

In questa fase, l'obiettivo resta prevalentemente intraeuropeo, poiché le TEN-T sono pensate per rafforzare il mercato unico, migliorare la coesione territoriale e ridurre i costi logistici interni. Tuttavia, già allora si inizia a intravedere una dimensione esterna rappresentata dai porti, i quali sono concepiti non solo come terminali nazionali, ma come porte d'ingresso dell'Unione Europea nei flussi globali.

(Articolo di Angelo Richiello, tratto da Aspeniaonline.it)