

# Balcani, un treno da non perdere

Scritto il 2 Luglio, 2009 in [4. Analisi/2](#), [Attualità](#), [Rubriche](#) da [redattori](#) | [✉ Invia per Email](#)



Dove sono finiti i Balcani? Di certo non nelle pagine dei nostri quotidiani o nei notiziari televisivi. È singolare, perché l'Italia su quella regione ha puntato molto e investito moltissimo, non ultimo mantenendo un corpo di spedizione militare che staziona in Kosovo e in Bosnia con grande costo per il contribuente. Eppure la situazione e la normalizzazione dell'area dovrebbero starci a cuore: e non solo per evidenti ragioni geografiche, ma piuttosto per motivi di cooperazione economica e per lo sviluppo di ulteriori relazioni industriali.

In questo filone, l'accordo **Fiat-Chrysler** può avere la prima forte ricaduta: la Fiat prevede di lanciare la nuova Topolino, un'ibrida di ultima generazione, dallo stabilimento di Kragujevac (l'ex **Zastava** serba) dove è già in linea la Punto.

La Topolino potrebbe penetrare non solo nei Paesi balcanici ma, attraverso gli accordi doganali serbo-russi, nel vasto mercato della Federazione russa, in concorrenza con giapponesi, tedeschi e francesi. Ma l'utilitaria Fiat made in Serbia potrebbe divenire la punta di lancia per penetrare anche il mercato americano.

Sull'onda dei vincenti accordi Fiat-Serbia, il ministro degli Esteri, Franco Frattini, ha più di una volta dichiarato che i Balcani restano un'area di interesse prioritario per il nostro Paese: «L'Italia guarda ai Balcani nell'ambito di una strategia euromediterranea, affinché si istituisca una specifica agenzia di area a sostegno delle piccole e medie imprese».

**Americani subito in visita.** Abbiamo assistito invece a una massiccia penetrazione balcanica da parte degli Stati Uniti, che, pur vessati da una crisi economica senza precedenti, hanno trovato il tempo e le risorse diplomatiche per inviare laggiù, nel maggio 2009, il vicepresidente Joe Biden in visita ufficiale. Evidentemente per gli americani, più che per noi, i Balcani restano una priorità, alimentando però la spiacevole sensazione che la politica estera americana stia semplicemente riempiendo il vuoto lasciato dalla politica estera europea.

Ben cinque nazioni europee infatti (Spagna, Grecia, Romania, Slovacchia e Cipro) non hanno ancora riconosciuto il Kosovo e si direbbe che anche riguardo la Bosnia manchi una strategia omogenea.

Se il Kosovo rimane un fattore di crisi potenziale, molte sono le opportunità da cogliere. Tra le altre la dibattuta costruzione della nuova centrale a carbone a Pristina, un progetto che vede in corsa anche l'**Enel**. La società italiana avrebbe ottime chance, vista la sua disponibilità a cooperare in partnership con aziende locali qualificate, inserendosi in maniera soft nella progettazione e costruzione del nuovo parco energetico kosovaro. Sempre che nuove valutazioni di impatto ambientale non affossino o riducano drasticamente l'intero piano. Se viceversa il progetto dovesse andare a compimento, nel 2014 ci saranno due unità da 800 megawatt ciascuna con l'approntamento di una linea di interconnessione da 500 kv che, via mare, porterà energia direttamente in Italia.

L'adesione di Bosnia e Kosovo all'Unione europea sottrarrebbe le due nazioni alle mire di controllo americane e, come già accaduto, uno strumento efficace per accelerare e «oliare» questo passaggio cruciale potrebbe essere l'annessione alla Nato, una tradizionale sala d'attesa per l'Europa che ha funzionato bene con i Paesi baltici e con la Romania.

L'Italia deve rimediare al calo di interesse politico di questi ultimi anni e ristabilire il suo ruolo di partner privilegiato, rimettendo in moto iniziative diplomatiche e soprattutto progetti imprenditoriali di cooperazione che ultimamente hanno subito un rallentamento. Il nostro Paese ha infatti tutte le

credenziali necessarie. Gli ultimi dati dell'Ice sul 2008 indicano che 30 mila aziende italiane sono presenti nell'area e sempre nel 2008 l'export italiano in quei Paesi ha raggiunto quasi i 10 miliardi di euro. Nel 2001 l'interscambio Italia-Balcani era pari solo al 3% di tutte le esportazioni nazionali. Nel 2007 era già salito al 5,5% e nel 2009 è previsto che raggiunga il 9%.

Che cosa possiamo ottenere in cambio? Molto. Anzitutto l'Italia è l'unico Paese europeo che praticamente confina con quasi ogni nazione balcanica. Dando concretezza al vecchio adagio «il mare unisce ciò che separa», il sistema adriatico di autostrade del mare può ridurre i costi di trasporto di prodotti provenienti da tutto l'Est, disintasando gran parte delle nostre strade e ravvivando il sistema portuale adriatico da tempo stretto nella morsa della marginalizzazione da parte dei porti nordeuropei.

**Finanziamenti europei.** L'attivazione dei Corridoi 5 e 8 e l'adeguamento delle infrastrutture turistiche sono quindi il terreno di sfida sul quale vincere bandi di gara internazionali per i quali sono già stanziati fondi europei di preadesione per un totale di 11,5 miliardi di euro fino al 2013. Prossima opportunità: la gara per la costruzione della autostrada Pristina-Morina, tra Kosovo e Albania (263 chilometri).

Ma è l'energia il tema al quale dedicare una notevole parte della nostra strategia balcanica. Nel febbraio 2007 Macedonia, Bulgaria e Albania hanno dato il look al progetto americano dell'oleodotto transbalcanico Ambo (912 chilometri da Burgas, Bulgaria, a Vlora, Albania, 35 milioni di tonnellate di petrolio all'anno verso l'Europa occidentale). A questa mossa americana dovevano fare da contraltare alcuni progetti Ue per lo sviluppo di un piano energetico europeo ma che, senza adeguato slancio politico e diplomatico, paiono arenati. Primo tra tutti il favoleggiato progetto Nabucco, un gasdotto da 8 miliardi di euro per 30 miliardi di metri cubi all'anno, destinato a unire la rete di gasdotti e oleodotti della Turchia all'Europa nord-orientale e che per ora è relegato nella lista dei desiderata, soprattutto a causa delle relazioni di Germania e Francia con la Russia, i cui progetti di pipeline collidono con Nabucco.

In questo impasse, l'Italia può diventare la testa di ponte della strategia balcanica europea e tornare a promuovere il citato progetto del Corridoio 8, che collegherà le regioni adriatico-ioniche con l'area balcanica e con i Paesi del Mar Nero. Si tratta di un sistema multimodale lungo la direttrice Est-Ovest che comprende porti, aeroporti e interporti per un'estensione di circa 1.270 km di linee ferroviarie e di 960 km di strade e per la cui attuazione è prevedibile, ancorché richiesto, il coinvolgimento di imprese ed enti governativi italiani.

Ma c'è sul tavolo un altro progetto per noi vitale: il Pan european oil pipeline (Peop), l'oleodotto Costanza-Trieste, che avrà una lunghezza di 1.400 km e attraverserà la Romania, la Serbia, la Croazia e la Slovenia.

Corridoi, oleodotti, autostrade del mare e trasporti saranno i veri protagonisti della rinascita balcanica, soprattutto per la disponibilità nei prossimi anni di una consistente iniezione di denaro europeo dai fondi di preadesione. Non è accettabile prescindere da una precisa strategia italiana, sia per la vicinanza, sia per la competenza da noi maturata nell'operare in quei territori, sia perché siamo da sempre specialisti nell'attivare imprese e infrastrutture in aree difficili. Un know-how unico che ci ha consentito di esportare il modello delle piccole e medie imprese, un indispensabile strumento di sviluppo economico e sociale nelle regioni dove l'azienda Italia ha operato.

Arduino Paniccia

\* professore di studi strategici  
e di economia internazionale  
presso l'Università di Trieste

Tags: [Balcani](#), [Bosnia](#), [Enel](#), [Fiat Chrysler](#), [Frattini](#), [gas](#), [Kosovo](#), [Peop](#), [Serbia](#), [trasporti](#), [turismo](#)