

# Le politiche europee dei trasporti: l'ingresso della Bulgaria nell'Europa a 27

MARIA ANGELA PUGLISI \*  
CARLA CANALI\*\*

Il processo di ampliamento verso Est, nonostante le resistenze addotte da molti membri dell'Unione Europea, si è rivelato un processo irreversibile e non più procrastinabile e di conseguenza, grazie alla Conferenza di Nizza, sono stati rimossi buona parte degli ostacoli istituzionali che si frapponevano all'ingresso in Europa di due nuove nazioni permettendo all'Unione di mettere in atto una più stretta integrazione economica, politica e strutturale tra i 25 Stati che già facevano parte a pieno titolo del continente europeo e due nuovi membri.

L'Europa a venticinque (formata dai 15 Paesi originari più Slovenia, Cipro, Malta, Lituania, Lettonia, Estonia, Polonia, Ungheria, Repubblica Ceca e Slovacchia) dal 1° gennaio 2007 ha così decretato l'ingresso definitivo della Bulgaria e della Romania.

Senza dubbio i vantaggi socio-economici sono considerevoli e sia i vecchi che i nuovi Stati beneficeranno nel prossimo futuro, indistintamente e in maniera significativa, dell'espansione dell'UE a 27.

Con l'ingresso di Bulgaria e Romania per esempio, l'Unione Europea ha acquisito un maggior peso nell'ambito dell'Organizzazione Mondia-

\* Ricercatore Confermato nell'Università degli Studi di Parma, Dipartimento di Economia.

\*\* Prof. Ord. nell'Università degli Studi di Parma, Dipartimento di Economia.

le del Commercio (OMC) e di altri organismi internazionali collegati al commercio, essendo aumentata la sua quota del commercio mondiale, quota che aumenterà ulteriormente quando si rafforzeranno i legami con i confinanti stati sia orientali che meridionali.

Anche i suoi partner commerciali sono favoriti dall'estensione del mercato unico, che permette loro di investire ed esportare nei nuovi Stati membri, come già avveniva nel resto dell'UE, così come l'ampliamento del mercato interno crea vantaggio per le imprese europee che competono con essi sui mercati mondiali.

Nonostante ciò, ogni cambiamento di un certo rilievo è sempre fonte di preoccupazioni e l'allargamento dell'Unione Europea non fa eccezione: l'ingresso di Bulgaria e Romania ha, con gli inevitabili cambiamenti che lo hanno accompagnato, sollevato numerosi interrogativi<sup>1</sup>: a livello politico, emerge il timore, da parte di alcuni, che un così vasto allargamento rallenti l'integrazione europea o sminuisca i risultati già ottenuti; nei nuovi Paesi membri ci si chiede invece se sia giusto affidare la propria sovranità a "Bruxelles" subito dopo anni di dipendenza sovietica.

Di tali timori, recepiti dagli organismi di governo, si è tenuto adeguatamente conto nel corso dei negoziati di adesione e nelle azioni pratiche intraprese nel periodo che ha preceduto l'ingresso nell'unione. Tutti gli organismi decisionali, pur concordando che l'allargamento creerà di per sé ulteriore crescita e prosperità economica, per superare le inevitabili criticità, hanno messo in campo numerosi provvedimenti atti a prevenire le eventuali ripercussioni negative indotte sull'economia degli Stati membri.

Per sorvegliare sulla sicurezza interna sono stati, per fare un esempio, rafforzati i controlli lungo il nuovo confine orientale dell'Unione da parte dei nuovi Stati membri. Questi ultimi sono determinati infatti ad agire con molto rigore in quanto i loro stessi territori potrebbero diventare la destinazione finale dell'immigrazione clandestina o della criminalità, e non solo punti di transito verso altri Paesi dell'UE. Le stesse frontiere in-

---

<sup>1</sup> I cittadini, sono infatti preoccupati per le probabili conseguenze sulla vita quotidiana e in particolare sull'occupazione. Una parte degli abitanti dei Paesi occidentali temono, ad esempio, che i loro posti di lavoro possano essere minacciati dall'ingresso in massa dei cittadini dell'est europeo, disposti a lavorare per salari relativamente bassi. Altri paventano le conseguenze di un eventuale trasferimento della produzione industriale nei nuovi Stati membri, dove esistono impianti a più basso costo, altri ancora temono il possibile afflusso nell'UE di un numero considerevole di immigrati clandestini che transitano nei territori dei nuovi Stati membri.

Neppure i cittadini dei nuovi Paesi dell'UE dormono d'altra parte sonni tranquilli: si chiedono, ad esempio, se le loro economie saranno in grado di resistere alla concorrenza delle imprese occidentali o se gli agricoltori potranno reggere il confronto con le controparti, beneficiarie da anni dei sostegni previsti nel quadro della politica comunitaria in tema di agricoltura. Altri si preoccupano che le migliori condizioni economiche dei cittadini dell'UE possano influire sui prezzi in generale e sulle quotazioni del mercato immobiliare in particolare.

terne tra i nuovi Paesi membri e gli altri Stati dell'Unione saranno eliminate d'altra parte solo quando la protezione delle stesse sarà considerata, sulla base di una decisione unanime, adeguata.

Questi sono solo alcuni esempi delle problematiche affrontate e risolte nei periodi che hanno preceduto l'integrazione. Innumerevoli restano ancora i temi da affrontare attinenti a vari aspetti della vita politica ed economica degli Stati.

In questo complesso scenario s'inserisce prepotentemente un elemento cruciale nell'integrazione tra i popoli e le nazioni di cui ci occuperemo in particolare in questa sede: le tematiche relative ai trasporti (di persone e di merci) e alle reti di telecomunicazioni, strumenti indispensabili per realizzare la base su cui poggia la politica economica europea, vale a dire la libera circolazione delle merci e delle persone.

In questa sede tratteremo quindi dei vantaggi e dei problemi in tema di trasporti che il recente ingresso della Bulgaria nell'UE ha messo in evidenza, lasciando ad un'altra occasione i temi inerenti alla Romania.

Da questo punto di vista la Bulgaria, infatti rappresenta un caso di studio molto interessante sia perché riveste una posizione geo-politica strategica rappresentando dal 1° gennaio 2007, il nuovo confine esterno verso Est dell'Unione Europea, sia perché il suo territorio è attraversato dai tracciati di cinque dei dieci corridoi di trasporto pan-europei. Con la definizione infatti dei corridoi numero IV, VII, VIII, IX e X, è stato assegnato un ruolo particolare al Paese, che è diventato un importante snodo per il collegamento tra le diverse regioni del continente e per la sua naturale proiezione verso l'Asia, il Medio Oriente e il Nord Africa.

Essa acquista per quanto attiene i trasporti, una posizione geografica strategica. Dal momento infatti che l'ingresso della Turchia in Europa non è più così imminente, la Bulgaria può essere considerata alla stregua di ponte non solo verso il vicino Oriente, l'Asia occidentale e centrale, ma anche il nord ed il sud Europa.

Il previsto miglioramento della connessione dei trasporti con le nazioni vicine determinerà, ottimizzando il traffico, considerevoli opportunità per nuovi itinerari e scambi, opportunità che si tradurranno in fatti reali solo però a condizione che tutti gli Stati della penisola balcanica entrino a far parte dell'UE.

Se ciò non avverrà i corridoi europei che passano per la zona dell'Ex Jugoslavia potrebbero non essere sviluppati completamente con gravi conseguenze per la Bulgaria che sarebbe certamente penalizzata negli scambi.

Le autorità competenti sono ben conscie di questi rischi ed hanno anche la consapevolezza che con l'ampliamento dell'Unione Europea i Paesi dell'Europa centro e sud-orientale giocheranno, in misura crescente, un ruolo di primo piano nel favorire lo sviluppo dei volumi di traffico inter-

ni all'Europa, indotti dall'aumento della popolazione previsto per i prossimi anni (dagli attuali 375 ai futuri 478 milioni di abitanti).

La valutazione positiva dell'importanza strategica in tema di trasporti e comunicazioni di tutta la regione balcanica, ha di conseguenza reso indispensabile, come base per ogni progetto, il suo preventivo inserimento "globale" nei progetti futuri di un sistema europeo dei trasporti e delle comunicazioni in grado di abbracciare unitariamente tutte le regioni europee.

I progetti approntati in tal senso sono molto ambiziosi e molto gravosi sono i passi da fare per raggiungere gli obiettivi prefissati. L'impegno pertanto sia degli organismi comunitari che dei singoli stati dovrà essere all'altezza dei programmi approntati e la loro realizzazione non sarà certamente una impresa semplice.

Ancor più arduo dovrà essere l'impegno della Bulgaria per potersi inserire in questa rete globale dal momento che sia la sua situazione economica sia la dotazione delle sue infrastrutture non sempre è conforme agli standard quali/quantitativi dei partners europei. Di conseguenza pur avendo già dimostrato grande impegno nell'implementazione dei servizi dei trasporti, nell'avanzamento delle infrastrutture, così come nell'adeguamento della legislazione, deve ancora compiere significativi miglioramenti.

Uno degli ostacoli maggiori da affrontare per esempio è quello della compatibilità tecnologica delle reti viarie e ferroviarie bulgare (e dei restanti Paesi dell'Est) con quelle degli altri membri dell'Unione Europea. In tal senso l'attuazione della rete di trasporto pan-europea si rivelerebbe di estrema importanza, in quanto strumento di ricostruzione, innovazione e di crescita economica grazie al maggior volume di traffico commerciale che si svilupperebbe lungo di essa.

La situazione dell'economia bulgara, pur in forte crescita, non agevola certamente un effettivo sviluppo delle infrastrutture dei trasporti. Resta quindi il timore che accanto ai corridoi, strutture efficienti e di qualità pari a quelle degli Stati europei più ricchi, siano destinate a convivere per molto tempo situazioni ancora arretrate. Il rischio insito in questo "dualismo" è che si venga a creare un'Europa a due velocità.

L'impegno della Bulgaria, supportata dagli indispensabili finanziamenti comunitari, dovrà essere quindi molto forte in quanto per il Paese la posta in gioco, da un punto di vista economico, è veramente molto alta.

I vantaggi positivi degli interventi sulle infrastrutture si ripercuoterebbero infatti non solo sulla mobilità interna delle persone e delle merci con un aumento dei traffici e del commerci interni ma le ripercussioni potrebbero essere di ben altra natura. È risaputo infatti che un buon sviluppo delle infrastrutture costituirebbe un indubbio valido volano per l'economia del Paese permettendo la crescita delle zone del Paese ancora arretrate.

In presenza di un sistema dei trasporti efficienti e ben strutturati, infatti anche le imprese estere avrebbero più interesse a delocalizzare i loro insediamenti industriali: oltre ai vantaggi legati al basso costo della manodopera e all'ampia disponibilità di fondi UE, si potrebbe sfruttare la posizione logistica favorevole. L'intera economia, d'altra parte, rimarrebbe fortemente penalizzata se le merci fossero bloccate da una rete dei trasporti (anche intermodale) non adeguata.

Anche il turismo, settore in forte espansione, potrà trarre cospicui benefici se saranno maggiormente implementate le infrastrutture.

Il ruolo del settore dei trasporti può essere letto anche da un punto di vista sociale: può essere considerato il collegamento al mercato del lavoro e all'occupazione. Migliori collegamenti consentono maggiore mobilità e questo rappresenta più opportunità di lavoro. Ciò permetterebbe ai disoccupati bulgari di cercare lavoro nel loro territorio prima di espatriare all'estero, fare i pendolari potrebbe non diventare più un problema (legato ai tempi troppo lunghi per gli spostamenti) e si potrebbero aprire nuove occasioni di lavoro in Paesi vicini, con conseguente miglioramento della qualità della vita dell'intera popolazione bulgara.

## I CORRIDOI INTERMODALI

Tutto quanto premesso nelle pagine precedenti serve ad introdurre le problematiche che si dovranno affrontare per la realizzazione dei 10 corridoi intermodali pan-europei che, come si è già anticipato nelle pagine precedenti, daranno un forte contributo al miglioramento generale delle reti di comunicazione e di trasporto.

Tali corridoi in quanto sistemi di trasporto multimodale, composti da una combinazione di linee viarie, ferroviarie, porti e aeroporti, rappresentano l'ossatura essenziale di una futura rete pan-europea. Essi, prolungando la rete di trasporti dell'Unione Europea verso Est, hanno lo scopo di saldare le risorse energetiche e i mercati dell'Asia centrale e orientale (Cina e India) con i centri di produzione dell'Europa centrale, occidentale e meridionale.

Dal momento in cui sono stati definiti i tracciati dei corridoi in seno alla Seconda e Terza Conferenza dei Ministri dei Trasporti europei di Creta (1994) e di Helsinki (1997), numerose sono state quindi le azioni concertate, a livello multilaterale e bilaterale, rivolte a creare progressivamente le condizioni di base per permettere l'adeguata realizzazione dei progetti nell'area dell'Europa orientale.

La posizione geograficamente favorevole della Bulgaria può essere chiaramente vista nel passaggio dei cinque corridoi Europei già richiamati. Sebbene si ritengano portatori nel prossimo futuro di grandi be-

nefici all'economia nazionale, nella situazione odierna sono fonte di una maggiore responsabilità e di un impegno economico non indifferente. Nell'ambito della loro realizzazione è infatti richiesto agli stati interessati un consistente ammontare di investimenti destinati a migliorare, mantenere e assettare le infrastrutture esistenti, ma anche a costruire le necessarie vie di comunicazioni mancanti, che collegheranno tra di loro le varie vie di comunicazione che consentiranno la nascita di una grande rete di trasporto internazionale.

Le politiche di trasporto della Bulgaria nel campo della progettazione, finanziamento e costruzione delle infrastrutture per i trasporti, non potranno quindi essere gestite secondo la legislazione e la forza economica nazionale ma si dovranno adeguare alle specifiche normative dell'Unione Europea.

Nella situazione odierna, sia da un punto di vista economico che sociale la Bulgaria con le sue sole risorse non è assolutamente in grado di sostenere l'impegno necessario alla realizzazione dei progetti esistenti. Per ottenere un effettivo, sicuro ed ecologicamente sostenibile trasporto interno di merci e persone e un'adeguata connessione con gli altri Stati, sono quindi necessari significativi finanziamenti per raggiungere gli standard europei in politica dei trasporti.

L'assistenza comunitaria è comunque già prevista e garantita con vari finanziamenti (es. ISPA) così come sono già stati garantiti aiuti per raggiungimento degli obiettivi a ciascuno degli Stati interessati alla costruzione dei corridoi intermodali.

Nel campo dei trasporti, infatti la Comunità provvede all'assistenza per i progetti che promuovono una mobilità sostenibile e, in particolare, per i progetti di comune interesse attinenti alle reti trans-europee. Sono compresi quindi i progetti diretti allo sviluppo delle interconnessioni e della interoperabilità con le reti nazionali, che implementano quindi le reti pan-europee e ne migliorano l'accesso.

L'Unione Europea ha stabilito un fondo di Coesione in aggiunta agli altri strumenti di sviluppo comunitari, per garantire assistenza nei campi dell'ambiente e delle infrastrutture dei trasporti di interesse comune al fine di ottenere una coesione economica e sociale e la solidarietà tra gli Stati Membri. Il Fondo di Coesione supporta gli Stati Membri dell'UE il cui PIL pro capite è meno del 90% rispetto al PIL pro capite medio dei Paesi dell'UE.

## QUADRO POLITICO ED ECONOMICO DELLA BULGARIA

Alla luce di quanto premesso nella prima parte di questo lavoro è importante, per valutare la possibilità che la Bulgaria riesca a migliorare le pro-

prie infrastrutture interne per integrarsi nei corridoi pan-europei e favorire l'espansione dei traffici dei Paesi dell'UE verso oriente, analizzare la situazione economica del Paese e la sua situazione infrastrutturale attuale.

Senza una situazione economica positiva è infatti impensabile che la Bulgaria, nonostante l'accesso agli aiuti europei, sia in grado di sviluppare le proprie infrastrutture di trasporto in modo tale da integrarsi perfettamente con le infrastrutture già esistenti o in fase di realizzazione dei Paesi attraversati dai citati corridoi intermodali.

I relativi dati economici attestano che dall'inizio del nuovo secolo la situazione economica del Paese sta dando risultati che permettono di essere ottimisti in merito. Tale situazione è ulteriormente migliorata nel corso del 2004 e sta assumendo connotati ancor più positivi nel corso del 2005.

Secondo i dati disponibili e relativi all'anno 2005<sup>2</sup>, l'economia bulgara ha registrato infatti una buona performance, a conferma del buon andamento già evidenziato nel 2004. Se il forte sviluppo dei servizi – primo fra tutti il turismo – ha avuto il peso maggiore nella crescita economica bulgara, anche il settore manifatturiero ha registrato un buon andamento, così come è proseguita la fase espansiva dei crediti bancari, che hanno determinato uno sviluppo notevole della domanda privata.

Tra i dati alcuni sono di fondamentale importanza in quanto contribuiscono ad accentuare l'incremento della circolazione delle merci e delle persone, aumento che, di conseguenza, rende indispensabile sia il miglioramento delle infrastrutture di trasporto di cui il Paese dispone sia un loro aumento negli anni futuri.

Uno di questi indicatori è il PIL che ha registrato un notevole aumento. Tale incremento è determinato in larga parte dal miglioramento dei consumi privati favoriti senza dubbio dall'espansione della attività creditizia delle banche durante gli anni esaminati. Tale miglioramento è da imputarsi anche all'adeguamento, nel primo semestre del 2005, del 5% circa degli stipendi medi nonché alla diminuzione del tasso di disoccupazione.

Grande importanza per la crescita del PIL è da imputarsi, come già accennato, al settore dei servizi per merito del turismo (con un forte aumento delle presenze straniere), del settore bancario e dell'intermediazione finanziaria, con la sopra citata forte espansione dei crediti.

Da sottolineare anche il Valore Aggiunto Lordo, prodotto dalle principali attività economiche, che nel terzo trimestre 2005 è cresciuto del 3,4% rispetto allo stesso periodo del 2004 e del 5,3% nei primi nove mesi dell'anno, per merito dell'aumento della produttività fatta registrare da qua-

<sup>2</sup> Dati estrapolati da <http://www.ice.gov.it>, Banca Nazionale Bulgara (vedi [www.bnb.bg](http://www.bnb.bg))

si tutti i settori dell'economia (soprattutto nell'industria estrattiva e nell'industria di trasformazione). Fa eccezione il settore agricolo, la cui produttività ha subito un sensibile calo, mentre si registra un considerevole aumento anche della produzione di energia elettrica, termica e idrica.

Anche la borsa bulgara sta vivendo un vero e proprio boom. Nel corso degli ultimi anni, l'indice della borsa SOFIX infatti, che nel 2001 era pari a 118,63, ha raggiunto a fine dicembre 2005 i 823,53 punti.

Meno bene il tasso di inflazione che purtroppo a causa dell'aumento dei prezzi degli alimentari e dei servizi nel 2005 è arrivato al 6,6%.

La stabilità politica appare come uno dei principali fattori che hanno contribuito ai buoni risultati macroeconomici raggiunti. Nel 2005 il bilancio statale si è infatti attestato sostanzialmente in pareggio ed ha accumulato un avanzo di 664,68 milioni di euro rispetto a 337,04 milioni di euro nel 2004 (dovuto essenzialmente all'aumento degli incassi, provenienti soprattutto dai dazi e dall'IVA legata a sua volta alla crescita dell'import nel periodo in oggetto), nonostante le ingenti spese pubbliche dovute alle recenti inondazioni estive.

Migliorano anche (vedi Tab. n.1) i dati relativi al commercio estero con un aumento sia delle esportazioni che delle importazioni. In aumento anche il saldo negativo del commercio estero.

TAB. N.1: TOTALE IMPORT ED EXPORT – ANNI 2002-2005

	2002	2003	2004	2005	Variaz.% 2004/2005
IMPORT TOTALE CIF	8.411,2	9.610,5	11.619,5	14.682,4	26,4%
EXPORT TOTALE FOB	6.026,8	6.668,2	7.984,9	9.454,1	18,4%
SALDO	-2.348,4	-2.942,3	-3.634,6	-5.228,3	43,8%

Fonte: Banca Nazionale Bulgara (vedi [www.bnb.bg](http://www.bnb.bg))

L'UE (25) rimane il principale partner commerciale del Paese (vedi Tab. n. 2) anche se si nota un miglioramento dei rapporti economici con i Paesi balcanici. La Turchia, in special modo, è ritenuta infatti il secondo Paese importatore dei prodotti bulgari prendendo il posto che sino a poco tempo fa era della Germania. In aumento anche l'interscambio con i Paesi asiatici. La tendenza può essere considerata molto positiva in quanto, dal momento che nei prossimi anni i mercati europei non saranno più mercati esteri per la Bulgaria, questa potrà contare, già da oggi, su ulteriori sbocchi potenziali per le esportazioni.

Importanti indicatori, che hanno positivi impatti nell'attuale strategia dei trasporti, sono rappresentati dai principali partner commerciali della Bulgaria. Questi indicatori forniscono le informazioni di base per cogliere



le capacità, attuali e future, estremamente importanti per la crescita economica del Paese e i principali bisogni dell'infrastruttura dei trasporti.

TAB. N.2: DIRETTRICI DI TRAFFICO EXPORT ED IMPORT – ANNI 2001-2005

Esportazioni bulgare verso i seguenti Paesi (%)						Importazioni bulgare dai seguenti Paesi (%)					
	2001	2002	2003	2004	2005		2001	2002	2003	2004	2005
<b>Italia</b>	<b>15,0</b>	<b>15,4</b>	<b>14,0</b>	<b>13,1</b>	<b>12,3</b>	Russia	19,9	14,5	12,6	12,7	15,8
Turchia	8,1	9,3	9,1	9,9	10,3	Germania	15,3	14,3	14,3	14,6	13,5
Germania	9,5	9,5	10,8	10,2	9,9	<b>Italia</b>	<b>9,6</b>	<b>11,3</b>	<b>10,2</b>	<b>9,8</b>	<b>8,9</b>
Grecia	8,8	9,1	10,4	9,9	9,6	Turchia	3,8	4,9	6,1	6,0	6,1
Belgio	4,9	4,8	6,1	5,9	5,7	Grecia	5,7	6,0	6,6	5,7	5,0
Paesi UE	54,7	55,6	56,6	58,3	57,2	Paesi UE	44,1	50,2	49,5	54,1	49,4
Paesi CIS	5,5	4,5	3,5	3,4	3,2	Paesi CIS	23,8	18,5	17,8	18,5	21,4
CEFTA	4,8	5,4	12,7	13,9	0,8	CEFTA	8,7	7,3	8,9	9,8	1,1
Voci principali: tessili e calzature, mobili, metalli, animali e prodotti vegetali, macchinari e accessori, prodotti chimici, minerali e combustibili, prodotti alimentari, bevande e tabacco.						Voci principali: Macchinari e attrezzature da trasporto, minerali e combustibili, tessili e calzature, mobili, prodotti chimici e plastici, animali e prodotti vegetali, metalli, prodotti alimentari, bevande e tabacco.					

N.B. – I dati del 2005 si riferiscono al periodo gennaio-novembre. Complessivamente, nel periodo indicato l'Italia risulta detenere il 10,28% della quota di mercato del commercio estero della Bulgaria e si conferma al secondo posto dietro la Germania, che detiene il 12,11% della quota di mercato. Da rilevare il grosso balzo in avanti del volume dell'import dalla Russia (+45,8% rispetto all'analogo periodo 2004), grazie al quale questo Paese risulta detenere il 10,13% della quota di mercato complessiva del commercio estero bulgaro, ed insidia da molto vicino la nostra seconda posizione.

Fonte: ICE (vedi [www.ice.gov.it](http://www.ice.gov.it))

Altro indicatore economico importante si riferisce alle agenzie di valutazione internazionali che hanno migliorato i rating della Bulgaria rispetto all'anno precedente, promuovendo i bond in valuta internazionale e i depositi bancari. Tali agenzie hanno basato il loro giudizio in base al miglioramento del debito estero del Paese, alla sostenuta crescita dell'economia bulgara e allo stabile volume degli investimenti esteri.

Importante è ricordare anche che il rapporto della Commissione Europea ha confermato che il Paese continua a mantenere la stabilità macroeconomica e rispetta praticamente tutti i criteri di Maastricht con l'unica eccezione per l'inflazione. La Commissione ha considerato positivamente la privatizzazione delle aziende statali e la liberalizzazione del settore delle telecomunicazioni, ma chiede un maggior potenziamento delle istituzioni locali e un serio impegno per la gestione dei fondi strutturali che, stanziati dalla Comunità, saranno disponibili dopo il 2007. Chiede anche una maggiore flessibilità del mercato del lavoro, un efficiente controllo sulla crescita dei crediti e l'impegno costante nella limitazione del deficit delle partite correnti.

Punta inoltre la propria attenzione anche nei confronti delle non più procrastinabili riforme del settore agricolo, dell'ambiente e del sistema giudiziario (relative alla procedura penale in generale per ovviare alla lentezza dei processi). In più occasioni è messa in evidenza anche la mancanza di risultati nella lotta contro la corruzione e la criminalità.

Altre richieste riguardano il processo di snellimento delle procedure amministrative applicabili alle imprese, con il miglioramento delle condizioni di concorrenza e della certezza del diritto, la qualificazione delle risorse umane e il miglioramento dello standard di vita e del potere d'acquisto della popolazione per allinearsi agli standard dell'Unione Europea.

Un elemento di grande importanza è la sfida, sollecitata dalla UE, per l'aumento delle infrastrutture nei settori dei trasporti, dell'ambiente e dell'energia, di cui si renderà conto più in dettaglio nelle pagine seguenti.

In tema di trasporti il Paese, che beneficerà dell'avvio della fase operativa del corridoio VIII, dei finanziamenti PHARE e ISPA dell'Unione Europea, nonché del coinvolgimento della BERS, dovrà impegnarsi nell'applicazione della normativa comunitaria sociale/tecnica nel settore stradale, nell'ulteriore liberalizzazione dei trasporti ferroviari e stradali e nella trasposizione/applicazione dell'acquis sui trasporti aerei e marittimi.

In tema di ambiente la Bulgaria dovrà impegnarsi nella diminuzione del consumo di energia privilegiando l'uso di energie rinnovabili. Sarà tenuta a redigere un piano d'azione per ristrutturare, liberalizzare e allineare con le direttive comunitarie il settore dei combustibili solidi dell'elettricità e del gas e a vigilare su una corretta applicazione delle norme europee (in particolare la direttiva sulla valutazione dell'impatto ambientale), nella preparazione dei grandi progetti infrastrutturali e nella prospettiva di promuovere lo sviluppo sostenibile, anche nel settore energetico.

## LA DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE DEI TRASPORTI

Si è in più punti ribadito come una delle questioni principali dibattute durante il processo di avvicinamento della Bulgaria all'UE abbia riguardato uno stabile sviluppo delle infrastrutture dei trasporti. Gli investimenti insufficienti nel mantenimento e nello sviluppo delle infrastrutture negli ultimi decenni e l'aumento della domanda di servizi di trasporto, richiede oggi una nuova pianificazione di lungo termine. La modernizzazione è necessaria, per una integrazione di successo nel sistema di trasporti europeo.

La creazione di un sistema moderno di infrastrutture che possa competere con gli altri stati dell'Unione non è certamente un'operazione che

si possa concludere dall'oggi al domani, così come non si può, in tempi brevi, mettere in atto una programmazione che assicuri un flusso finanziario affidabile e duraturo. Senza dubbio per sperare nel successo delle iniziative anche a lungo termine sono necessari, anzi fondamentali, la determinazione e l'impegno da parte di tutte le istituzioni e di tutti i partecipanti al processo.

Lo stesso utilizzo dei pur consistenti fondi europei richiede agli organi di governo un impegno e una competenza non indifferenti.

Il governo bulgaro ha comunque già predisposto progetti infrastrutturali fondamentali ed ha stanziato fondi per co-finanziarli in collaborazione con l'UE. In piena conformità con le politiche pubbliche e in accordo coi principali partner, si sta anche impegnando a creare condizioni per rafforzare il ruolo del settore privato nello sviluppo delle infrastrutture, incoraggiando varie forme di partnership pubblico-privata (assegnando loro in concessione porti, aeroporti e autostrade).

Nell'ambito del proprio Programma Operativo sui Trasporti, co-finanziato dal Fondo di Coesione e dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale la Bulgaria si è posta come obiettivo per il periodo 2007/2013 lo sviluppo di ferrovie, strade, vie d'acqua e infrastrutture intermodali di trasporto in conformità con la politica di trasporto dell'Unione Europea e il raggiungimento dei requisiti stabiliti per lo sviluppo della rete di trasporto Trans-Europea al fine di raggiungere la sostenibilità del sistema di trasporti.

Entro il 2013 si è proposta inoltre di migliorare lo standard di vita dei suoi cittadini. Per raggiungere tale scopo la Bulgaria si pone due obiettivi strategici di medio termine: raggiungere e mantenere un'alta crescita economica attraverso una economia dinamica, basata sulla conoscenza, in accordo con i principi di sviluppo sostenibile e migliorare la qualità del capitale umano per raggiungere livelli di occupazione, reddito ed integrazione sociale che permettano una migliore qualità della vita.

La politica dei trasporti può contribuire all'ottenimento di entrambi questi obiettivi. Il miglioramento delle maggiori infrastrutture, l'organizzazione di un sistema di trasporti sostenibile, come propone il Programma Operativo Settoriale sui Trasporti (SOPT) iniziato nell'ottobre del 2004 dal Ministero dei Trasporti Bulgaro, può accrescere il dinamismo del settore e fornire una base più forte per le attività umane.

Lo sviluppo dei corridoi trans-europei sul territorio della Bulgaria permette di incrementare i flussi di passeggeri e di merci. Lo sviluppo di infrastrutture per il trasporto, ambientalmente sostenibili, e la costruzione di circonvallazioni contribuisce all'equilibrio ambientale e al miglioramento della qualità della vita nelle città e nelle regioni bulgare.

Anche uno sviluppo regionale equilibrato, l'integrazione delle regioni maggiormente periferiche, la riduzione del numero di aree sovrappopolate nelle periferie urbane sono elementi utili al Paese per migliorare i

suoi standard di vita. Gli stessi trasporti pubblici contribuiscono a garantire uguali opportunità tra i cittadini nell'accesso al lavoro, alla cultura e al divertimento. Il sistema dei trasporti bulgaro è in grado di garantire una buona accessibilità ai servizi da parte di tutti i cittadini soprattutto mantenendo tariffe basse nei servizi urbani e ferroviari e assicurando il mantenimento e lo sviluppo di una densa rete di infrastrutture stradali nel Paese.

La strategia del programma, come si è potuto constatare, ha in altre parole lo scopo di raggiungere uno sviluppo equilibrato e sostenibile del sistema di trasporto nazionale attraverso lo sviluppo e la modernizzazione delle principali infrastrutture di trasporto sul territorio bulgaro di importanza nazionale, transfrontaliera ed europea; il completamento della rete di trasporto trans-europea è infine essenziale per migliorare la coesione territoriale, incentivare la competitività e la crescita potenziale e ridurre la congestione sulle principali strade dell'Unione Europea allargata.

Di seguito si indaga sulla situazione dei trasporti in Bulgaria, sulle prospettive future e sui conseguenti vantaggi che si avranno sia per lo Stato che per l'intera Europa. In particolare, si studieranno la situazione attuale del trasporto ferroviario, stradale, navale, aereo e le prospettive del sistema intermodale.

## TRASPORTO FERROVIARIO

In tema di trasporto ferroviario la politica della Commissione Europea si propone di aiutare i Paesi appena entrati nell'UE a raggiungere una quota di infrastrutture ferroviarie allo stesso libello degli altri partners. Tale aiuto è destinato alle riforme del sistema ferroviario (attraverso la separazione delle infrastrutture e degli operatori) al miglioramento delle infrastrutture di base e alla ristrutturazione delle compagnie ferroviarie con l'obiettivo di favorire uno sviluppo maggiormente orientato al mercato e al cliente.

La Bulgaria ha accettato questa sfida allineandosi alla politica comune degli Stati membri dell'Unione Europea che negli ultimi anni ha determinato i trend per lo sviluppo della politica dei trasporti per le ferrovie. In conformità con la Legge sul Trasporto ferroviario, adottata nel 2000, negli anni 2001 e 2002 è sorta l'Agenzia Esecutiva di Amministrazione delle Ferrovie e la Compagnia Nazionale delle Ferrovie di Stato si è divisa nella Compagnia delle Infrastrutture Ferroviarie Nazionali (che gestisce le infrastrutture ferroviarie) e nella Ferrovie di Stato Bulgare (operatore ferroviario).

La ristrutturazione del sistema dei trasporti ferroviario è stata stabilita in conformità con gli standard europei, che si propongono di assicu-

rare la piena liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario. Dal 01/01/2007 è permesso agli operatori esteri di operare sulle infrastrutture ed è assicurata la libera circolazione delle merci e delle persone.

Oggi, la rete ferroviaria nazionale bulgara è considerevolmente sottosviluppata (Vedi Tab. n. 3) rispetto a quella degli altri Paesi europei anche se, tenendo conto dei rilievi montuosi del Paese, la densità delle linee ferroviarie esistenti è comparativamente alta in paragone alle nazioni dell'est Europa<sup>3</sup>.

Le condizioni operative e tecniche delle infrastrutture ferroviarie sono piuttosto limitate. Una considerevole parte delle linee ferroviarie sono state costruite più di 50 anni fa, con tecnologie che assicurano velocità piuttosto modeste, sono infatti assenti linee che assicurano velocità sopra ai 160 km/h.

TAB. N.3: CARATTERISTICHE DELLA RETE FERROVIARIA AL 2005

MISURE RELATIVE ALLA LUNGHEZZA DEI BINARI	LUNGHEZZA (KM)
LUNGHEZZA TOTALE DEI BINARI FERROVIARI	7 326
LINEE AD UN SINGOLO BINARIO CON SCARTAMENTO STANDARD (1,435 MM)	3 102
LINEE A DOPPIO BINARIO CON SCARTAMENTO STANDARD (2 X 969 KM)	1 938
LINEE CON BINARIO A SCARTAMENTO RIDOTTO SINGOLO (760 MM)	245
LINEE CON MARCIAPIEDI DELLE STAZIONI A SCARTAMENTO RIDOTTO	51
LINEE CON MARCIAPIEDI DELLE STAZIONI CON SCARTAMENTO LARGO (1,520 MM)	30
LINEE CON MARCIAPIEDI DELLE STAZIONI CON SCARTAMENTO STANDARD	1 960
ALTRI REQUISITI	
PASSAGGI A LIVELLO	843
TUNNEL LUNGO LE LINEE FERROVIARIE CON SCARTAMENTO STANDARD	147
TUNNEL LUNGO LE LINEE FERROVIARIE A SCARTAMENTO RIDOTTO	41
PONTI FERROVIARI	1 018
CAMBI	circa 8 000

Nonostante negli ultimi dieci anni 806 km della rete ferroviaria siano stati rinnovati, (vale a dire il 18,6% della lunghezza totale delle ferrovie), 790 km delle linee ferroviarie principali e 41 km delle linee secondarie siano state oggetto di riparazione, la mancanza di una politica di intervento globale a favore del rinnovamento e/o riparazione solo di alcune sezioni, non ha consentito di aumentare la capacità di trasporto della rete ferroviaria nel complesso. La costante insufficienza di fondi per il mantenimento delle ferrovie e delle relative attrezzature, come la mancanza di piani e programmi di lungo termine, determinano cattive condizioni delle infrastrutture e limitazioni di velocità lungo circa i 3/4 della rete ferroviaria.

3 L' Ungheria e la Repubblica Ceca hanno la più alta densità della rete ferroviaria in UE e la Bulgaria si colloca al sesto posto lasciandosi dietro Spagna, Portogallo e Svezia.

La rete ferroviaria in Bulgaria manca di collegamenti esterni (solo 8) con i Paesi vicini, per cui ci sono molte stazioni capolinea (circa il 30%): non è ancora stato costruito il collegamento con la repubblica Macedone e quello con la Romania lungo il IV Corridoio trans-europeo, è interrotto dal Danubio nella sezione Vidin-Kalafat. Questo comporta delle limitazioni nello sviluppo delle attività commerciali con le nazioni vicine e in modo particolare nella cooperazione trans-frontaliera tra le regioni confinanti. La situazione delle linee ferroviarie è abbastanza equilibrata fra le regioni del Paese anche se le regioni maggiormente sottosviluppate sono la regione montuosa del Rila-Rodopi e la Bulgaria Sud-Orientale.

Durante gli ultimi 15 anni il traffico di passeggeri è diminuito di almeno 3 volte. Tale diminuzione è da imputarsi sia alla diminuzione demografica e quindi alla conseguente diminuzione della mobilità sia dall'incremento del numero di veicoli privati e dalla bassa attrattività del trasporto ferroviario (vedi Tab. n.4). Il calo del traffico di passeggeri ha portato di conseguenza anche alla diminuzione del 40% rispetto allo stesso periodo del numero di treni passeggeri.

TAB. N.4: PASSEGGERI TRASPORTATI – 1990/2001-2005

INDICATORI	MISURA	REPORT ANNUALE						
		1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
PASSEGGERI TRASPORTATI	MILIONI DI PASSEGGERI	102 39	50 03	41 81	33 7	35 2	38 3	33 8

In controtendenza è invece il trasporto delle merci che, dopo la contrazione degli ultimi 15 anni (più di tre volte per il periodo 1990/2002), dal 2003 sta registrando un discreto incremento (vedi Tab. n.5). Il drastico calo è il risultato in gran parte della chiusura delle imprese di industria pesante, della decrescita di attrattività del trasporto ferroviario e dello sviluppo della rete nazionale stradale.

La quota di merci trasportate su ferrovia è del 24% di tonnellate trasportate e del 41% di tonnellate per chilometro sul totale delle merci trasportate.

TAB. N.5: MERCI TRASPORTATE – 1990/2001-2005

INDICATORI	MISURA	REPORT ANNUALE						
		1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
MERCI TRASPORTATE	MILIONI DI TONNELLATE	63.2	32.9	19.3	18.5	20.1	20.4	20.6

In fase di crescita è anche la quota delle merci internazionali trasportate

nel 2005 (Vedi Tab. n.6) per l'incremento del commercio estero con i Paesi UE e per il trasferimento sollecitato dai partners europei di quote di traffico dalla strada alla rotaia.

TAB. N.6: PERCENTUALE DEL TRAFFICO DI MERCI INTERNAZIONALE SUL TRAFFICO TOTALE DI MERCI – 1999-2005

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
TRAFFICO DI MERCI INTERN. SUL TRAFFICO TOTALE DI MERCI (%)	11,6	16,2	14,5	17,2	20,4	23,1	26,5
MERCI TRASPORTATE (MIGLIAIA DI TONNELLATE)	2.455	3.419	2.788	3.178	4.090	4.709	5.477
EXPORT	1.089	1.677	1.295	1.418	1.821	2.046	2.509
IMPORT	738	1.044	917	1.076	1.480	1.644	1.817
TRANSITO	628	698	576	684	789	1.019	1.151

Hanno senza dubbio contribuito al miglioramento del traffico merci gli operatori ferroviari che, sviluppando le proprie capacità di marketing, pubblicizzano trasporti speciali effettuati con treni navetta e container trasportati su rotaia ed applicano politiche tariffarie agevolate per la produzione e la catena logistica dei trasporti.

Nei prossimi due anni, il volume dei trasporti di merci per ferrovia sulle linee nazionali e internazionali si prevede rimanga costante, ma un miglioramento delle infrastrutture dovrebbe accrescere la qualità e la flessibilità dell'offerta.

L'indispensabile sviluppo futuro delle infrastrutture ferroviarie bulgare, richiesto dalle politiche dei trasporti europee, ha lo scopo di favorire lo sviluppo dei servizi degli operatori ferroviari nel mercato interno e internazionale ed è principalmente orientato a rivitalizzare e migliorare i parametri tecnici e operativi del tracciato ferroviario, delle telecomunicazioni e delle attrezzature segnalate lungo i corridoi trans-frontalieri in accordo con l'iniziativa TEN (Rete Trans-Europea), l'Accordo per le linee ferroviarie ad Alta Velocità (AGC), l'Accordo per linee ferroviarie per i trasporti combinati (AGTC) e il Progetto Ferroviario Trans-Europeo (TER).

Dal 1991 la sicurezza dei trasporti è stata considerata dall'UE come un elemento di qualità, ed anche su questo argomento la Bulgaria è chiamata a fare la sua parte per adeguarsi alle normative europee. Una nuova fase nella gestione dei trasporti è stata sviluppata ed include la gestione dell'affidabilità dei trasporti e la regolamentazione in situazioni pericolose. Grazie all'alto livello di sicurezza il trasporto ferroviario, per una larga estensione, incontra i requisiti per il trasporto di beni pericolosi.

Per lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie (da attuare entro il 2013) al governo bulgaro è già stato concesso il sostegno finanziario del Fondo di Coesione e del Programma Operativo dei Trasporti. In relazione

alla “coesione del continente europeo, equilibrio modale, intermodalità e la riduzione degli ingorghi” relativi progetti sono inseriti nel Piano di Sviluppo Decennale per SRIC sviluppati sotto il Progetto “Ricostruzione Organizzativa delle Ferrovie – Sviluppo Gestionale della Compagnia delle Infrastrutture Ferroviarie” di SYSTRA, CIE Consul, Raiplan e Deloitte&Touche finanziato dal programma Phare 2002.

Attualmente si stanno eseguendo progetti anche sotto il programma ISPA e con altre fonti di finanziamento, come, per fare alcuni esempi, la costruzione del secondo ponte sul Danubio a Vidin-Kalafat<sup>4</sup>, la ricostruzione ed elettrificazione della linea ferroviaria Plovdiv-Svilengrad<sup>5</sup>, e della linea ferroviaria Karnobat-Sindel, la modernizzazione della sicurezza e delle tecniche di telecomunicazione lungo la linea ferroviaria Blagoevgrad-Kulata.

Si stanno pianificando inoltre progetti di assistenza tecnica, sempre sotto il programma ISPA, della linea ferroviaria Vidin-Sofia, della Sofia-Plodiv, della Plodiv-Burgas, della Sofia-Pernik-Radomir e Sofia-Dragoman, della Mezdra-Gorna Orjahovica.

Sono stati anche pianificati anche numerosi progetti di riabilitazione di linee finanziati con budget statale, che riguardano le linee Sofia-Karlovo-Zimnica, Ruse-Varna, Plovdiv-Zimnica, Ruse-Gorna Ojahovica, Gorna Ojahovica-Kaspichan.

In particolare, nel 2004, il governo bulgaro ha assegnato a cinque progetti infrastrutturali lo status di opere di importanza nazionale<sup>6</sup>. Questa decisione ha come obiettivo quello di attribuire loro una priorità nei lavori di costruzione, sia per l’integrazione della Bulgaria nelle strutture

4 I lavori dovrebbero concludersi nel 2007/2008. Il progetto ha un’eccezionale rilevanza per la Bulgaria ed è un importante elemento del Corridoio pan-europeo n. IV.

5 Tali linee che collegano una delle maggiori città bulgare con il confine turco, hanno l’obiettivo di aumentare la competitività del trasporto ferroviario nel Paese e di contribuire a una più rapida integrazione della Bulgaria nella rete di trasporto europea. Il progetto prolungherà la linea a doppio binario ed elettrificata già esistente tra la capitale Sofia e la seconda città del Paese, Plovdiv, fino a Svilengrad, punto di confine con la Turchia. Grazie a questi lavori di ricostruzione sulla tratta potranno transitare treni ad alta velocità (fino a 160 km/h). Il costo del progetto è di 340 milioni di euro e sarà coperto per circa la metà con aiuti a fondo perso da parte del programma ISPA dell’UE e per un’altra metà con un prestito della BEI. Il progetto verrà realizzato in varie fasi e si prevede di concluderlo per il 2010. La linea ferroviaria fa parte del Corridoio n. IV e del Corridoio n. IX e sarà un asse di collegamento ferroviario fondamentale tra la Bulgaria, la Turchia e il Medio Oriente. La modernizzazione della linea migliorerà anche l’accesso al porto di Aleksandroupolis, in Grecia.

6 Si tratta dei progetti per la costruzione di un secondo ponte sul fiume Danubio, della ricostruzione e dell’elettrificazione della linea ferroviaria Plovdiv-Svilengrad, dell’ampliamento del porto marittimo di Burgas, della ricostruzione dell’aeroporto di Sofia e della ricostruzione del porto fluviale di Lom. Si farà cenno ad ognuno di questi progetti nei capitoli dedicati alla modalità di trasporto a cui corrispondono.



europee, sia per migliorare le condizioni economiche della popolazione nelle relative regioni.

## TRASPORTI STRADALI

Al 31 dicembre 2005 la lunghezza totale della rete stradale in Bulgaria si attesta a 37,3 migliaia di chilometri, dei quali più di 19.276 Km sono strade statali (vedi Tab. n. 7).

TAB. N.7: RETE STRADALE STATALE NAZIONALE – ANNO 2005

RETE STRADALE NAZIONALE	LUNGHEZZA (KM)
AUTOSTRADE	331.2
STRADE DI I CLASSE	2,960.6
STRADE DI II CLASSE	4,011.9
STRADE DI III CLASSE	11,730.4
CONNESSIONI E NODI STRADALI	241.6
TOTALE	19,275.7

Il 98% circa delle strade sono pavimentate, di cui circa il 92% hanno una superficie asfaltata e l'82% circa è in grado di sopportare un carico di 10 tonnellate/asse, mentre più dell'1% non è pavimentata.

Attualmente solo 12 villaggi non sono connessi con le reti stradali (61,2 Km). Considerando che circa il 40% della superficie della Bulgaria è montuosa e presenta anche una bassa densità di popolazione, la densità complessiva del sistema stradale è da considerarsi sufficiente.

La densità complessiva infatti dell'intero sistema stradale è di 0,39 Km/Km<sup>2</sup>, pur essendo più bassa della media dell'Europa a 15 Paesi (0,51 Km/Km<sup>2</sup>), è più alta di quella di Paesi come la Polonia, la Slovacchia e la Turchia, mentre è uguale a Lettonia, Lituania, Romania e Slovenia. La densità delle strade secondarie (0,171 Km/Km<sup>2</sup>) è più alta della densità media dell'Europa a 15 Paesi (0,09 Km/Km<sup>2</sup>) come pure di quella di tutti i Paesi di più recente ingresso nell'UE, con l'eccezione dell'Ungheria e della Repubblica Ceca, ma è inferiore alla densità delle strade di grande comunicazione.

Sono invece insoddisfacenti le condizioni del sistema stradale, attualmente infatti, più di 12.000 Km di strade, che corrisponde al 60% del manto stradale, necessita di riparazioni più o meno importanti se non addirittura di essere ricostruito.

Le cattive condizioni sono da imputarsi senza dubbio all'insufficienza di fondi, che non consentono la manutenzione ordinaria e la riparazione ai guasti e all'eccessivo intervallo di tempo tra la preparazione dei progetti e la loro realizzazione.

La mancanza di finanziamenti impedisce anche di allargare o ricostruire le parti del sistema stradale a più alti livelli di concentrazione

di traffico nonché circonvallazioni e tangenziali per spostare il traffico stradale dalle aree più popolate.

Al fine di migliorare le condizioni delle reti di trasporto nazionali, il Governo della Bulgaria ha deciso di sottoscrivere un programma di riabilitazione stradale a lungo termine chiamato “Progetto per le Strade di Transito” (TRP), che, iniziato nel 1994 con il “Progetto per le Strade di Transito I” (TRP I), attraverso varie fasi arriva sino al 2006.

Per quanto attiene il trasporto passeggeri, come nel nostro Paese, anche in Bulgaria i trasporti stradali soddisfano prevalentemente la domanda di mobilità, anche se i dati del 2005 registrano una contrazione dei viaggiatori trasportati. Questi sono passati infatti dai 684.188 mila del 2004 ai 491.369 mila del 2005.

I problemi di mobilità comuni a tutte le aree urbane sono però qui ulteriormente aggravati dalle scadenti condizioni della pavimentazione stradale.

Il servizio pubblico su gomma nelle aree urbane, pur con un livello di qualità molto basso, soddisfa la maggior parte delle esigenze di mobilità dei passeggeri del Paese. Il trasporto con autobus è infatti ben sviluppato e diffuso nel Paese e raggiunge in modo capillare anche le città che non sono raggiunte dal trasporto ferroviario.

La scarsa qualità del trasporto extra-urbano invece disincentiva molto spesso i passeggeri al suo utilizzo.

Un nuovo servizio che nel corso di questi ultimi anni è diventato popolare e presenta ancora margini di sviluppo, è quello dei micro-autobus (una sorta di autobus navetta) che fornisce un regolare e confortevole trasporto fino alle periferie delle aree più abitate dove è possibile accedere al servizio urbano. Molti dei microbus sono gestiti da operatori privati.

Il trasporto pubblico su gomma fornisce anche collegamenti diretti con tutte la Capitali della Penisola balcanica, con l’eccezione di Bucarest, e con un gran numero di Stati ad ovest della Bulgaria. Per questo motivo ha soddisfatto sino a pochi anni fa anche il bisogno di mobilità a fini turistici. Dalla fine di settembre 2005 le statistiche mostrano una controtendenza, i passeggeri infatti che hanno usufruito del trasporto pubblico stradale su rotte internazionali sono diminuiti passando da 1.498 mila passeggeri del 2004 ai 1.045 mila del 2005.

Negli ultimi anni si è anche riscontrato un aumento costante (circa del 15%) dei turisti stranieri di cui il 74% entra con mezzi propri. Le odierne condizioni del sistema stradale non contribuiscono certo all’aumento di turisti anche se, con l’integrazione nell’UE, ciò sarà inevitabile e, di conseguenza, anche per questo motivo il Paese è chiamato a migliorare le proprie infrastrutture.

Senza dubbio infatti la nuova condizione economica del Paese determinerà un notevole aumento, nei prossimi 10-20 anni, del bisogno di

mobilità. Si prevede infatti che le aree, che fino ad ora presentavano un ritardo nello sviluppo, diventeranno molto attive nel prossimo futuro, e di conseguenza aumenterà l'indice di motorizzazione.

Attualmente il parco macchine consta di circa 3.000.000 di veicoli a motore, dei quali il 72% sono veicoli adibiti al trasporto passeggeri; in particolare negli ultimi anni l'aumento del numero di automobili si è mantenuto costantemente attorno al 3,5%. La distribuzione delle automobili nel Paese è abbastanza proporzionata all'estensione delle regioni. Per esempio, il 9% di tutti i veicoli a motore si può trovare a Peven, Veliko Turnovo, e Ruse e il 33% di tutti i veicoli a motore si può trovare a Sofia e Varna.

Le politiche di promozione e di sviluppo di comportamenti ambientalmente sostenibili per i trasporti urbani già adottati da tutte le capitali e le grandi città del mondo dovranno quindi essere adottate al più presto anche dalla Bulgaria che dovrà impegnarsi a rendere il trasporto pubblico più attrattivo per ridurre il previsto aumento della circolazione di auto private.

Per quanto attiene il trasporto merci si deve rilevare che circa l'88% del trasporto nazionale di merci è effettuato con il trasporto stradale, solo per alcune categorie merceologiche, prodotti chimici, cellulosa, carta di scarico e prodotti ceramici per le costruzioni, la quota di ripartizione è pressoché identica tra strada e ferrovia.

I trasporti stradali sono utilizzati per il 50% delle importazioni dall'Europa occidentale, circa per il 25% dall'Europa centrale, e per il 30% dall'Europa del sud. Nel caso della Grecia, più del 75% dei beni sono importati utilizzando il sistema stradale.

I trasporti stradali sono utilizzati per il 20% per esportare in Europa occidentale, per meno del 10% per esportare nell'Europa meridionale, circa il 40% per i Paesi dell'ex area socialista del centro Europa e circa il 60% per la Jugoslavia, il 40% per la Grecia, il 15% circa per la Turchia e 80% per Macedonia e Albania.

La legislazione della Bulgaria, pur adottando la politica dell'UE inerente alla sicurezza dei trasporti stradali, deve impegnarsi a fondo per adeguarsi alle normative, essendo la situazione bulgara in tema di sicurezza a livelli preoccupanti.

I punti critici in materia infatti sono moltissimi: scarsa qualità dell'infrastruttura stradale, antiquato parco automobilistico, scarsa sicurezza sia attiva che passiva, insufficiente numero di marciapiedi pedonali e cavalcavia, insufficienti provvedimenti per la sicurezza e la segnalazione di aree caratterizzate da un'alta concentrazione di incidenti stradali, e per finire scarsi controlli determinano un livello di sicurezza molto basso.

Tutti gli anni muoiono circa 1.000 persone sulla strada e migliaia vengono ferite. In base agli indici dei numeri di morti rispetto alla popolazio-

ne, la Bulgaria si trova in una posizione migliore rispetto a Grecia, Portogallo, Belgio, Romania e Slovacchia, ma è ancora indietro rispetto a Gran Bretagna, Germania, Svezia, Finlandia, Svizzera, Danimarca, Austria.

Gravi sono anche le conseguenze del trasporto su gomma sull'ambiente. La qualità e l'inquinamento dell'atmosfera nei cosiddetti "punti caldi" della nazione sta peggiorando a causa del continuo aumento del parco macchine. Il problema dell'inquinamento atmosferico con l'aumento di veicoli motorizzati è inoltre aggravato dal fatto che il parco autoveicoli del Paese oltre ad essere piuttosto vetusto è anche in continuo aumento.

Ai citati problemi si uniscono anche le difficoltà che gli operatori del trasporto devono affrontare per quanto riguarda la pianificazione degli investimenti, la programmazione e l'organizzazione delle aziende e del mercato del trasporto sia di passeggeri che di merci unitamente. La mancanza di controlli e degli strumenti tecnici per effettuarli sono solo alcuni degli ostacoli che la nazione deve superare per integrare con successo il proprio sistema dei trasporti su gomma nel sistema dei trasporti europeo.

Grazie alla sua vocazione di importante incrocio e area di transito nella penisola balcanica, specialmente per il trasporto di merci, la Bulgaria può avvalersi dell'implementazione dei corridoi di trasporti di merci programmati dall'Unione Europea. Questa politica le permetterà, anche per la modalità stradale, di accedere agli aiuti per avviare la manutenzione delle principali strade, per migliorare i collegamenti con i Paesi confinanti e con l'intera rete dei trasporti europea e per sviluppare di conseguenza il trasporto su strada di merci in condizioni di sicurezza e con un limitato impatto ambientale.

## TRASPORTI VIA D'ACQUA

La politica dei trasporti europea punta allo sviluppo del trasporto marittimo intra-comunitario e del trasporto per le vie d'acqua interne, in quanto modalità in grado di migliorare la congestione stradale ed elementi fondamentali nel processo verso l'intermodalità.

Sino ad oggi anche in Bulgaria come in molte altre parti d'Europa, tali modalità sono state sottoutilizzate ma ora dopo lo sviluppo dei servizi delle vie d'acqua interne<sup>7</sup>, l'uso di navi destinate a brevi tragitti (autostrade del mare) e servizi portuali maggiormente efficienti, si intende dare loro maggiore sviluppo anche perché una quota considerevole di com-

7 L'aumentato interesse per queste importanti vie europee interne navigabili è stato confermato nel report fatto dal gruppo di alto livello sulla rete dei trasporti trans-europee, del 27 giugno 2003 (report Van Miert) attraverso l'identificazione del Danubio come asse prioritario n. 18.

mercio tra gli Stati membri e i Paesi fuori dall'Unione è soddisfatta proprio dal trasporto marittimo.

Per la Bulgaria la parte terminale del Danubio è l'unica via navigabile interna ma la funzione di trasporto svolta da questa parte di fiume è di grande importanza per lo sviluppo delle regioni adiacenti. Il fiume è incluso nello schema generale delle Vie d'Acqua Interne Navigabili dell'Europa (Corridoio Pan-Europeo VII). Il Reno, il Meno e il Danubio collegano l'Europa Occidentale e Orientale con il canale Reno-Meno-Danubio, che permette collegamenti diretti tra il Mar Nero e il Mare del Nord e i centri industriali di molti Stati europei.

I porti fluviali di importanza nazionale lungo il fiume Danubio sono i Porti Rouse<sup>8</sup>, di Vidin e di Lom<sup>9</sup>.

Il canale navigabile del Danubio non si conforma con gli standard internazionali stabiliti dalla Commissione sul Danubio e lungo la sezione bulgara presenta numerosi problemi per la navigazione, in alcune sezioni del fiume le sponde e le isole sono soggette ad erosione a causa del flusso dell'acqua e di strati di terreno che spesso cambiano la direzione del percorso naturale del fiume. Inoltre una larga parte del terreno fertile è andato completamente perso.

I porti marittimi principali che realizzano trasporto marittimo in Bulgaria sono il Porto di Varna e il Porto di Burgas. Essi realizzano circa il 60% del commercio import/export nazionale. I porti di Varna e Burgas<sup>10</sup> sono nodi importanti per lo sviluppo dei corridoi pan-europei, grazie alla loro localizzazione strategica all'incrocio tra Europa ed Asia. I porti hanno sufficiente capacità di carico e possibilità di accogliere cargo di grosso volume che trasportano merci sia solide che liquide, container, pacchi pesanti e mezzi di trasporto speciali. Hanno infrastrutture relativamente ben sviluppate che le collegano con le strade statali e il sistema ferroviario, che a sua volta permette loro di comunicare con i porti sui corridoi europei IX, X, VIII e TRACECA.

La maggior parte dei porti bulgari sono stati costruiti all'inizio del se-

8 È situato su di un'importante incrocio combinato sui corridoi pan-europei VII e IX.

9 Questi forniscono più del 30% del giro d'affari sulle merci trasportate per vie d'acqua interne. Il porto di Lorn, che fa parte del corridoio n. VII e ha un collegamento diretto di 20 km con il corridoio n. IV, è un porto multifunzionale in grado di lavorare svariati tipi di merci e attraverso il quale passa circa il 40% delle merci trasportate nel Paese per via fluviale. Per questi motivi è stato inserito nel progetto di riabilitazione del Patto di Stabilità. La capacità del porto verrà aumentata e verrà introdotto un nuovo servizio per i container. Il progetto è di grande rilevanza socio-economica per la regione di Lom, che ha il più alto tasso di disoccupazione nel Paese.

10 È il più grande porto fluviale ed è anche un importante centro commerciale, industriale e di trasporto. Esso fornisce più del 60% delle unità di merci trattate della nazione lungo il Danubio per cui il governo ha deciso di considerare la ricostruzione del porto come progetto di importanza nazionale.

colo scorso con uno scopo multifunzionale e ciò ha prodotto un effetto negativo sulle loro condizioni tecniche. Attualmente hanno tutti un margine di capienza abbastanza elevato. Il problema maggiore per lo sviluppo dei porti bulgari è collegato alla mancanza di investimenti sufficienti alla manutenzione e allo sviluppo delle infrastrutture portuali, attrezzature meccaniche di trasbordo fundamentalmente sorpassate e pessime condizioni dei moli.

La concessione prevista per i porti nazionali che è stata inserita nella Legge per gli Spazi Marini, le Vie Navigabili Interne e i Porti della Repubblica Bulgara e il programma nazionale per lo sviluppo dei porti che è stato adottato, definiscono la tendenza principale per il futuro sviluppo dei porti bulgari che punta alla modernizzazione e allo sviluppo in conformità con i principi economici di mercato dell'Unione Europea.

Dal 2003 il numero dei passeggeri che transitano dai porti marittimi bulgari sta subendo un discreto incremento, la maggior parte di essi sono passeggeri delle crociere che visitano le località del Mar Nero. Anche per quel che riguarda il traffico passeggeri dei porti fluviali, poiché un solo ponte che collega Bulgaria e Romania, è costituito da persone che, con veicoli a motore, arrivano dalla UE in crociera.

Dopo l'accesso della Bulgaria nell'Unione Europea e con lo sviluppo del turismo, ci si attende che il numero dei passeggeri di crociera nei porti bulgari aumenti significativamente. Per questo è necessario migliorare la qualità dei servizi di trasporto e la sicurezza del traffico nello spazio marittimo e nelle vie d'acqua interne in conformità con i requisiti europei, considerando, inoltre, che con l'ingresso nell'UE la Bulgaria diventerà una frontiera esterna dell'Europa allargata e di conseguenza ci si aspetta che aumenterà gradualmente anche il flusso di traffico in transito.

Negli ultimi anni anche il numero di merci manovrate nei porti marittimi<sup>11</sup> è aumentato in maniera significativa per merito dall'incremento del flusso di container, così come è aumentato anche il traffico di merci, prevalentemente produzioni agricole e metalli, per via fluviale<sup>12</sup> con gli Stati membri dell'UE soprattutto con la Germania .

In quest'ultimo caso, anche se l'attuale condizione del trasporto fluviale bulgaro è lontana dalle condizioni che permetterebbero di trasfe-

11 Attualmente il principale operatore marittimo bulgaro "Navigazione Marittima Bulgara" sta riducendo la sua flotta mercantile - e rispettivamente la sua capacità di trasporto - a causa della demolizione e delle vendite di vecchie navi. Molti degli operatori marittimi operano anche su linee transoceaniche e così possono adottare una politica dei prezzi molto flessibile e contemporaneamente aggressiva per le destinazioni brevi.

12 La Navigazione Fluviale Bulgara SpA è il più grande operatore fluviale bulgaro. Il competitore di base nelle destinazioni orientali è rappresentato dalle compagnie ucraine che trasportano il 73% delle merci sulle destinazioni verso est. Nelle destinazioni ad occidente si registra un incremento del numero di piccoli operatori privati molto flessibili.

rire una larga parte del traffico di merci su vie navigabili, come invece prevede la politica dei trasporti comunitaria nel “Libro Bianco”, ci si attende che il traffico di merci aumenti a causa dell’accesso della nazione nell’Unione Europea e dello sviluppo del commercio di manifattura e del commercio internazionale<sup>13</sup>.

Attualmente la Repubblica Bulgara, si sta impegnando ad adeguare la legislazione per la sicurezza delle vie d’acqua marittime e interne e per la protezione ambientale in accordo con i requisiti internazionali dell’UE. In tal senso ha ratificato molte delle convenzioni internazionali sulla sicurezza marittima e le principali regolamentazioni internazionali che riguardano il controllo e la prevenzione dell’inquinamento marittimo derivante dalle navi, l’intervento in caso di inquinamento petrolifero e il risarcimento in caso di perdite in mare.

Lo sviluppo del mercato dei servizi del trasporto bulgaro è basato sui principi della liberalizzazione e privatizzazione dei servizi. Questo mercato può essere descritto come specifico, molto dinamico e sensibile ai cambiamenti di ogni carattere – domanda e offerta di beni e materie prime, tassazione, clientela e altre regolamentazioni -. L’incremento del traffico di passeggeri e merci su vie navigabili, dovuto allo sviluppo della manifattura, del commercio e del turismo nel Paese, e il miglioramento della navigazione, sono precondizioni per l’aumento del numero degli operatori.

L’efficacia economica dell’attività degli operatori bulgari e la loro partecipazione competitiva nel mercato dei servizi di trasporto internazionale dipende dall’anzianità della flotta e dalla spesa per il mantenimento. Secondo le statistiche l’età media delle navi pone la necessità di un rinnovamento della flotta.

La tendenza per lo sviluppo dei porti fluviali e marittimi con funzione di trasporto pubblico è legata alla loro concessione e alla liberalizzazione dei servizi portuali.

## TRASPORTO AEREO

Anche in materia di trasporto aereo la Bulgaria, pur dimostrando considerevoli sforzi per adeguare la propria legislazione a quella europea deve fare ancora molto per allinearsi sia alla legislazione comunitaria in materia di sicurezza aerea, sia per attuare l’indispensabile armonizzazione tec-

<sup>13</sup> Secondo il Report Van Miert, rimuovendo gli ingorghi nel collegamento Reno-Meno-Danubio si potrebbero trasferire circa 5 miliardi di tonnellate/chilometro di merci ogni anno sulle vie navigabili.

nica. Dovrà anche impegnarsi per regolarizzare le normative d'accesso al mercato e le tariffe in modo da rispettare le regole della concorrenza.

Dopo il fallimento della compagnia nazionale Balkans Airlines, la nuova compagnia nazionale è la Bulgaria Air, che attualmente è in fase di privatizzazione.

Nel 2005 sono iniziati i negoziati per integrare la Bulgaria nello spazio aereo comune europeo e il 9 giugno 2006, ha firmato l'accordo sullo spazio aereo comune noto con il nome di "cieli aperti"<sup>14</sup> (*open skies*). Il primo risultato dell'accordo sarà la comparsa sul mercato bulgaro di nuove compagnie "low-cost" (oltre alle due già operative, la ungherese Wizz Air, e la slovacca Sky Europe), che fino ad oggi sono state limitate dagli accordi bilaterali, come quello che permette solo alle due compagnie di bandiera, "Alitalia" e "Bulgaria Air" di collegare l'Italia e la Bulgaria.

L'accordo "cieli aperti" non è limitato solo alle compagnie straniere che vogliono operare in Bulgaria ma, almeno in teoria, anche a quelle bulgare che volessero espandere la propria attività in altri Paesi firmatari, per cui ora si sta progettando la possibilità di aprire nuove rotte europee.

Il traffico aereo nel Paese continua a crescere, in particolare negli scali di Varna (in cui gli arrivi sono più che raddoppiati dal 2001, arrivando a 1.8 milioni l'anno) e Burgas (dove i passeggeri nello stesso periodo sono triplicati, passando da 600mila a quasi due milioni) che, servendo le località turistiche sulle coste del Mar Nero, sono attivi soprattutto durante i mesi estivi.

I due aeroporti sono gestiti in concessione per 35 anni dal consorzio tra la società tedesca "Fraport", che gestisce gli aeroporti di Francoforte, e la bulgara "BM Star", che ha previsto fino al 2041 investimenti complessivi per 403 milioni di euro. Tali impegni finanziari dovrebbero permettere ad entrambi gli aeroporti di accogliere i circa 5 milioni di passeggeri l'anno previsti per questo periodo.

Tra i progetti infrastrutturali ai quali il governo ha assegnato, nel 2004, lo status di opere di importanza nazionale c'è anche la ricostruzione dell'aeroporto di Sofia, il più importante del Paese, che fa parte dei corridoi di trasporto pan-europei n. IV e n. VIII le cui infrastrutture, nonostante i notevoli miglioramenti apportati negli ultimi anni, rimangono ancora inferiori agli standard internazionali dell'aviazione civile.

14 Tale accordo prevede che tutte le compagnie aeree che rispondono ai requisiti di sicurezza, e che hanno i necessari certificati, licenze e assicurazioni, possano operare negli Stati che hanno sottoscritto il trattato, senza più dover sottostare alla complicata procedura che richiedeva che, per operare tra due Paesi, una compagnia dovesse essere ufficialmente nominata dalle rispettive autorità aeronautiche.



## SISTEMA DI TRASPORTO INTERMODALE

La rete intermodale bulgara, possiede solo alcune delle condizioni necessarie per essere efficiente ed efficace.

Di conseguenza, se si intende mettere gli spedizionieri che operano nel mercato in condizione di operare su lunghe distanze deve essere riprogettata su scala internazionale e la rete dei nodi deve essere pianificata per servire i maggiori centri economici esistenti.

Il sistema necessita di tutti i miglioramenti tecnici indispensabili per usufruire delle opportunità offerte dalla prevista crescita della domanda di trasporto nell'area dei Balcani e per partecipare alla costruzione di un sistema di trasporti più sostenibile.

Attualmente non ci sono diretti collegamenti operativi e logistici tra il trasporto ferroviario e marittimo, e i terminal, largamente sotto utilizzati, mancano delle attrezzature necessarie per rendere funzionanti ed efficienti i sistemi di trasporto intermodali (ad esempio i centri di interscambio sono carenti di gru, magazzini, carri merci, piattaforme di carico e autocarri).

La modernizzazione delle infrastrutture prevede il miglioramento tecnico delle ferrovie e delle attrezzature ferroviarie, come parte della rete dei trasporti trans-europei, e la garanzia della necessaria flessibilità per il trasporto di merci combinato sulle direzioni più importanti; i corridoi pan-europei che attraversano i Balcani (IV, VII, VIII, IX e X) offrono senza dubbio un potenziale molto valido per l'organizzazione di questo settore. Lo scopo della strategia è di dotare l'economia bulgara delle necessarie infrastrutture per una rete del trasporto di merci per treno efficace, efficiente, attraente per il business e pienamente integrata con la rete dei trasporti intermodale dell'Europa.

## BIBLIOGRAFIA

- Bulgaria-Italia, sito ufficiale: <http://www.bulgaria-italia.com>; dicembre 2006.
- Commissione Europea, sito ufficiale: <http://ec.europa.eu>; dicembre 2006.
- Istituto Nazionale per il Commercio Estero, sito ufficiale: <http://www.ice.gov.it>; dicembre 2006.
- Libro Bianco - *La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*, Ed. Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità Europee, 2001.
- Ministero del Commercio Internazionale, sito ufficiale: <http://www.mincomes.it>; dicembre 2006.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sito ufficiale: <http://www.infrastrutturetrasporti.it>; dicembre 2006.
- Osservatorio sui Balcani, sito ufficiale: <http://www.osservatoriobalcani.org>; dicembre 2006.
- Republic of Bulgaria - Ministry of Transport, sito ufficiale: <http://www.mtc.government.bg>; dicembre 2006.
- Unione Europea, sito ufficiale: <http://europa.eu>; dicembre 2006.