

# Finestre europee verso il Mediterraneo: Capodistria e Trieste

LUKA JURI  
Università di Trieste

## INTRODUZIONE

Se l'Europa Centrale ha la sua finestra sul Mediterraneo, questa è stata, negli ultimi secoli, senza dubbio Trieste, che nello sviluppo dell'unico porto dell'Impero Asburgico ha trovato la propria fortuna ed il proprio successo.

Da cittadina marittima di poco più di un migliaio di abitanti, la fortuna di Trieste inizia a cambiare dopo la dedizione all'Austria nel 1382, che rimarrà così in mani asburgiche fino al 1918. Questa decisione porta la città a diventare dal diciottesimo secolo in poi d'importanza strategica per l'Austria, in quanto l'Impero Asburgico inizia a svilupparla nel suo unico porto marittimo. La città diventa la finestra di Vienna sul mondo e soprattutto il punto di smistamento dei traffici marini imperiali – attività ulteriormente agevolata dallo stato di porto franco. La funzione strategica di Trieste inizia a perdere d'importanza quando il suo punto di forza, cioè il ruolo città di contatto tra l'Impero Austro-Ungarico in declino ed il resto del Mondo viene a mancare; ciò accade nel 1918. L'Impero dell'Est viene sconfitto nella Grande Guerra e si sfalda, Trieste passa sotto il Regno d'Italia e perde il suo importante *hinterland* Mitteleuropeo, mentre nella nuova Patria si trova a dover competere con città portuali di più antica e grande tradizione, come Genova o Napoli.

Lo sviluppo di Trieste subisce un ulteriore rallentamento alla fine della Seconda Guerra mondiale, con la firma del trattato di pace e la successiva annessione dell'Istria alla Jugoslavia. La città viene praticamente “assediate” dal terri-

1



2



1

I porti di Trieste e Capodistria e le principali linee stradali di collegamento con l'Europa Centrale: il collegamento via Italia A4-A23 per Udine, Tarvisio, Klagenfurt (A), Salisburgo (A) e Monaco (D) ed il collegamento via Slovenia A1 per Lubiana, Maribor, Zagabria (HR), Vienna (A), Budapest (H), Praga (CZ) e Kiev (UA). (carta tratta da <http://www.maporama.com> e modificata dall'autore).

2

Attorno ai due porti si sviluppano strutture adatte a stimolare la comunicazione ed il trasporto: l'aeroporto Ronchi dei Legionari a Nord-Ovest di Trieste, l'interporto di Cervignano in Friuli, l'aeroporto di Portorose a sud di Capodistria. Sulla carta è segnata anche la posizione del porto di Fiume e dell'aeroporto di Lubiana, Brnik. (carta tratta da <http://www.maporama.com> e modificata dall'autore)

torio Jugoslavo, mentre l'afflusso di esuli dell'Istria provoca forti squilibri sociali. Solo con la costituzione della Comunità economica europea iniziano ad aprirsi nuovi timidi sbocchi per il traffico portuale di Trieste, al quale è collegata la maggior parte dell'economia, soprattutto quella dei servizi, equilibrata parzialmente da un'industria che si sviluppa adagiandosi sull'aiuto statale. Dall'altra parte del confine, però, la Jugoslavia – e più precisamente la sua repubblica più settentrionale, la Slovenia – decide di dare un'accelerazione allo sviluppo della sua costa adriatica. A Capodistria s'inizia a sviluppare un porto che con il suo continuo allargarsi stimola un forte sviluppo industriale e di servizi per l'intera area. Oggi è ormai chiaro che i due porti, quello di Trieste e quello di Capodistria, rappresentano un forte sostegno alle economie delle due aree, economie che si stanno, seppur lentamente, integrando. Ciò è reso più possibile dalla prossima entrata della Slovenia nell'Unione europea, entrata che dovrebbe avvenire nella prima metà del 2004, e dalle successive integrazioni nell'area Schengen ed in quella dell'euro.

## 1 - IL PORTO DI TRIESTE

Anche se il porto del capoluogo del Friuli-Venezia Giulia ha perso il ruolo predominante come punto d'accesso dell'Europa centrale al Mediterraneo, dovendo infatti subire la concorrenza non solo di Capodistria, ma anche di Fiume, Monfalcone, Porto Nogaro e Venezia-Marghera, mantiene l'importanza di principale porto franco della zona, grazie alla normativa doganale di origine asburgica, rimasta sostanzialmente inalterata. Questo status gli conferisce un importante vantaggio nelle operazioni portuali e ad esso complementari. I punti franchi del porto sono cinque, tre dedicati alle attività commerciali e due alle attività industriali. I terminal portuali sono undici, di cui il più importante è il Molo Settimo adibito alle attività contenitori.

Il Porto di Trieste è collegato alla rete autostradale europea grazie ad una superstrada sopraelevata che permette di evitare il centro del capoluogo giuliano e collegarsi all'autostrada A4. Il collegamento però non è completo, i lavori per l'ultima fase di allacciamento autostradale dovrebbero concludersi entro il 2006. Tramite l'autostrada, il porto è collegato ai valichi di frontiera di Ferneti e Sant'Andrea per la Slovenia e Tarvisio e Brennero per l'Austria.

Più importante è il collegamento ferroviario, grazie all'esistenza di una struttura ferroviaria integrata allo scalo di 70 chilometri di binari, amministrati direttamente dall'Autorità portuale, che gestisce il porto.

Il porto di Trieste sta subendo, come già antitipato, la concorrenza degli altri scali del Nord Adriatico, per questo l'Autorità Portuale sta elaborando una serie di interventi per l'espansione dell'area portuale verso sud-est. L'intervento più importante è la creazione di una Piattaforma Logistica di 250 mila metri quadri a disposizione delle attività portuali, tra le quali anche un nuovo attracco per

navi Ro-Ro. La Piattaforma Logistica, che sarà collegata all'autostrada con un nuovo raccordo di mezzo chilometro, mentre potrà sfruttare le già esistenti infrastrutture ferroviarie, dovrebbe venir completata per il 2010.

Altro nodo importante è il futuro sviluppo del terminal contenitori (Molo Settimo), affidato dal 2000 alla società T.I.C.T., controllata dalla società slovena Luka Koper d.d., che gestisce anche il vicino porto di Capodistria. La cessione della gestione alla T.I.C.T. rappresenta un fatto molto importante nella progressiva integrazione delle attività dei due vicini scali e se darà esiti positivi sarà il primo passo di una collaborazione trans-frontalizia di vitale importanza.

Oltre a nuovi spazi ed alla gestione, il punto più importante dello sviluppo dello scalo giuliano è il controllo dei costi e la velocità di trasporto delle merci. Entrambi i fattori sono poco concorrenziali e contribuiscono in modo rilevante alla contrazione dei traffici registrata negli ultimi anni.

## 2 - IL PORTO DI CAPODISTRIA

Il Porto di Capodistria sta assumendo sempre maggiore importanza, grazie ad un'efficienza nella gestione delle merci e dei costi che permette di offrire servizi e prezzi a livelli competitivi. Ciò ha permesso all'unico scalo sloveno di aumentare in modo consistente e continuo il tonnellaggio realizzato a livello annuale. In questa prospettiva va sicuramente considerato anche lo statuto di zona franca di cui gode l'intera area portuale. Il potenziale di sviluppo del porto rimane alto anche grazie alla vicina entrata nell'Unione Europea non solo di Slovenia, ma anche di un numero di paesi centroeuropei con economie in espansione, quali la Repubblica Ceca, la Slovacchia e l'Ungheria.

Il porto di Capodistria comprende, come quello di Trieste, undici terminali, tutti collegati alla rete ferroviaria, mentre l'accesso all'autostrada è ancora rallentato dalla mancanza dell'ultimo tratto autostradale in costruzione, per il quale il completamento è previsto alla fine del 2004. La strategia di sviluppo dello scalo sloveno è basata sulla posizione geografica favorevole, il che permette, così come per il Porto di Trieste, di instaurare relazioni rapide con le destinazioni scelte. Lo sviluppo però si scontra con gli interessi della comunità locale, che non vede di buon occhio l'ampliamento delle strutture portuali. In programma entro il 2010 è infatti lo spostamento di parte del porto dalla zona adiacente alla centro della città di Capodistria verso nord, dove gli spazi sono però limitati soprattutto per ragioni ecologiche ed urbanistiche.

Come già descritto, l'attività della società che gestisce il porto capodistriano è estesa anche al Molo Settimo di Trieste, adibito all'attività contenitori. Tale decisione ha però posto la questione del futuro sviluppo delle attività containers nello scalo di Capodistria, in quanto la società slovena si è trovata a gestire un'attività in diretta competizione con l'attività containers locale. Nell'accordo di gestione del Molo Settimo ha infatti dovuto accettare la limitazione di quest'ul-

tima, il che però non è nei piani a lungo termine della Luka Koper d.d.. Si prospettano quindi due alternative – la rinuncia da parte della Luka Koper d.d. dell'espansione del proprio terminale adibito all'attività containers, oppure il ritiro graduale dalla gestione del Molo Settimo triestino.

### 3 - IL PORTO DI FIUME, VENT'ANNI DI DIFFICOLTÀ

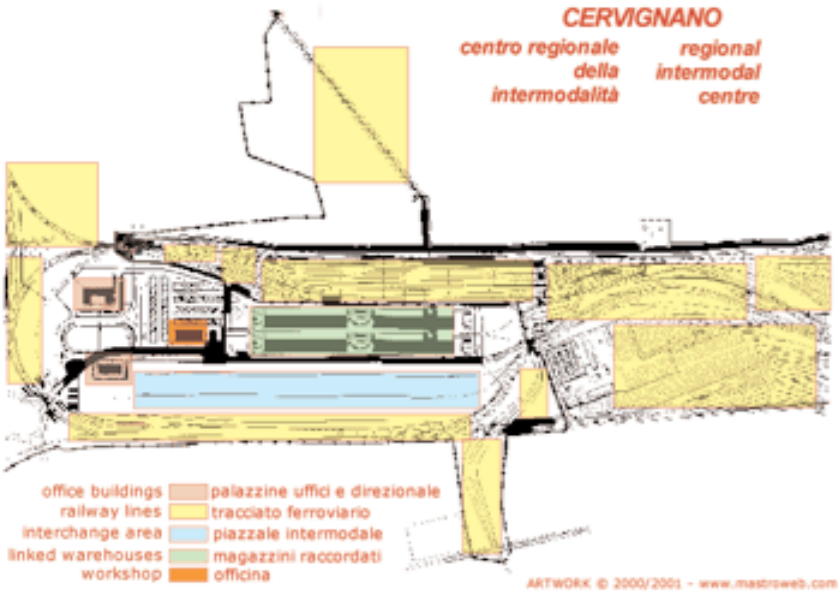
Il porto di Fiume è il maggior scalo marittimo croato e rappresenta un elemento aggiuntivo alla potenziale sinergia tra i porti di Trieste e Capodistria. Esso ha subito, negli ultimi vent'anni, una forte contrazione delle attività causata dalla cattiva gestione e soprattutto dagli avvenimenti bellici dei Balcani degli anni Novanta. Solo recentemente ha iniziato a invertire la tendenza, grazie anche all'istituzione di una Autorità Portuale nel 1996.

Più di metà dei traffici è ancora destinata al limitato mercato interno, anche se la prevedibile espansione economica, non solo interna ma di tutta l'area balcanica, dovrebbe offrire nuovi sbocchi. All'interno del porto è presente anche una zona franca, nella quale il punto di forza è rappresentato dal terminale containeri. Lo scalo è collegato alla rete ferroviaria nazionale ed internazionale grazie alla linea diretta per Zagabria e quella per Lubiana. Forse il maggior punto di forza del Porto di Fiume è la sua posizione geografica. Il Quarnero è infatti una baia con profondità marine che superano i sessanta metri, il che permette l'attracco di navi di stazza in modo più sicuro che per quanto valga per gli scali di Trieste e Capodistria. La strategia di sviluppo dello scalo fiumano si poggia all'afflusso di capitale estero che permetta l'avvio d'importanti opere, tra le quali la creazione di una nuova banchina e la ricostruzione del ponte di collegamento con la vicina isola di Veglia (Krk). Da ampliare anche il terminal passeggeri, importante per lo sviluppo turistico dell'intera area – le attività si stanno concentrando nella costruzione di una nuova banchina passeggeri, un nuovo terminal traghetti ed un centro nautico. Lo sviluppo dello scalo viene comunque supportato anche dalla collaborazione tra il Porto di Fiume e quello di Capodistria, collaborazione che verrà ulteriormente stimolata dalla costruzione della rete autostradale istriana e dal collegamento autostradale tra Fiume e Postumia, città slovena tramite la quale scorre l'autostrada Capodistria (Trieste) – Lubiana. Soprattutto quest'ultimo collegamento autostradale risulta molto importante per Fiume e la Croazia, collegamento al quale però la Slovenia ha relegato la realizzazione a dopo il 2010.

### 4 - LE STRUTTURE DI SUPPORTO

Oltre ai due porti marittimi di Trieste e Capodistria ed allo sviluppando scalo fiumano, l'area orientale del Nord Adriatico è provvista di una serie di ulteriori

3



4



3  
L'interporto di Cervignano (carta tratta da <http://www.cervignano.net/citta/intport.htm>)

4  
Il corridoio europeo V, che parte da Lisbona e raggiunge Kiev passando a ridosso di Trieste e Capodistria. (carta tratta da [http://www.lib.utexas.edu/maps/europe/europe\\_polo1.jpg](http://www.lib.utexas.edu/maps/europe/europe_polo1.jpg) e modificata dall'autore)

5



6



5

Gli esistenti collegamenti ferroviari (segnati in nero). (carta tratta dal Geografski atlas Slovenije 1998, <http://www.zrc-sazu.si/moa/images/Slovenia2.jpg>, e modificata dall'autore).

6

In blu i due futuri progetti ferroviari - il collegamento ferroviario Trieste - Capodistria ed il "secondo" binario Capodistria - Divaccia (carta tratta dal Geografski Atlas Slovenije 1998, <http://www.zrc-sazu.si/moa/images/Slovenia2.jpg> e modificata dall'autore)

strutture atte a stimolare la comunicazione ed il traffico, tra cui due sono di grande rilevanza – l'interporto di Cervignano, pensato per gestire in modo ottimale e veloce il trasporto ferroviario e lo scambio intermodale rotaia – gomma e l'aeroporto di Ronchi dei Legionari, che però fatica a sviluppare un ruolo stabile e forte nei trasporti regionali.

#### 5.1 - L'INTERPORTO DI CERVIGNANO

Importante infrastruttura di supporto al Porto di Trieste ed a quelli minori di Monfalcone e Porto Nogaro, ma potenzialmente importante anche per il Porto di Capodistria, è l'interporto di Cervignano, struttura adibita alla riorganizzazione delle merci e soprattutto allo scambio intermodale dei trasporti, da rotaia a gomma e viceversa. Si trova a 48 chilometri da Trieste e conseguentemente a 59 chilometri da Capodistria, anche se la distanza reale, misurata in unità di tempo, è molto maggiore e lo sarà finché le barriere doganali di frontiera non verranno abbandonate al momento dell'entrata slovena nell'Unione europea. L'interporto si sviluppa su sei binari, ciascuno lungo 750 metri ed il raccordo ferroviario raggiunge una lunghezza totale di tre chilometri e mezzo. L'interporto non è riuscito finora a sviluppare il volume di traffico desiderato, in quanto si trova a scontare la concorrenza del più grande interporto di Padova, che riuscendo a far affluire su di sé maggiori volumi di traffico, è in grado di offrire tariffe più concorrenziali. Proprio per questa ragione sono previsti ulteriori investimenti, con un raccordo al casello autostradale di Palmanova, nuovi magazzini coperti con la notevole superficie di 12 mila metri quadri l'uno, una palazzina di tre piani adibita alle attività direzionali e tre nuove coppie di binari, anch'esse lunghe 750 metri ciascuna.

#### 5.2 - L'AEROPORTO RONCHI DEI LEGIONARI

L'aeroporto Ronchi dei Legionari è lo scalo aeroportuale più importante del Friuli-Venezia Giulia ed è attualmente in mano a capitale pubblico, essendo il 51% di proprietà di un consorzio delle quattro province regionali ed il 49% in mano alla Regione. L'aeroporto è il terzo scalo più importante del Nord-Est italiano, dopo Venezia e Verona ed è un importante completamento delle vie di accesso al Nord Adriatico dall'Europa Centrale, essendo collegato quotidianamente al nodo aeroportuale mitteleuropeo di Monaco. Oltre a ciò, è importante anche il collegamento con Belgrado, città di importante rilevanza per l'intera penisola balcanica. L'aeroporto sta vivendo in questo periodo un momento di crisi il quale si spera di poter superare grazie agli accordi con compagnie low-cost quale la RyanAir, nonché all'ampliamento delle capacità da poco completato. A questo ampliamento dovrebbe seguire la realizzazione di un adiacente polo intermodale in grado di integrare le capacità del trasporto aereo, ferroviario e stradale. In quest'ambito dovrebbero venir costruiti una stazione ferroviaria, una stazione per autobus, un centro direzionale e commerciale e strutture ricettivo-alberghiere. Per quanto riguarda il futuro, il punto di forza dell'aero-



porto friulano dovrebbe continuare ad essere da una parte il collegamento con Monaco, dall'altra quello con Belgrado, una linea ad alta potenzialità di ampliamento. In quest'ottica rimane aperta la possibilità d'integrazione con lo scalo Marco Polo di Venezia, il che porterebbe Ronchi dei Legionari ad un'effettiva specializzazione nei collegamenti con il Sud-Est europeo.

### 5.3 - L'AEROPORTO DI PORTOROSE

L'aeroporto di Portorose non ha mai avuto grande rilevanza nell'economia e nei trasporti regionali, ma potrà risultare importante se verrà avviata l'opera di ampliamento delle sue capacità, soprattutto riguardo la possibilità d'atterraggio di velivoli di dimensioni medio-grandi, oggi impossibile. In relazione a ciò esiste oggi una proposta di ampliamento della pista d'atterraggio, ipotesi però osteggiata dalle autorità statali slovene e dagli ambientalisti, in quanto significherebbe intervenire sull'area delle Saline di Sicciole, area adibita a parco naturale.

### 5.4 - L'AEROPORTO DI BRNIK (LUBIANA)

Unico vero scalo internazionale sloveno, Brnik è sì concorrente a Ronchi dei Legionari soprattutto per i suoi collegamenti con la penisola balcanica, ma rappresenta un importante potenziale non solo per Lubiana, ma anche per i due porti di Trieste e Capodistria, grazie ad un veloce collegamento autostradale, completo nel caso di Trieste e da completare nel caso di Capodistria.

### 5.5 - L'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Entrambe le città di Trieste e Capodistria ed i loro relativi porti sono attrezzate con collegamenti ferroviari. Soprattutto nel caso di Trieste, la ferrovia è una realtà sin dal diciannovesimo secolo, mentre Capodistria è stata collegata alla rete ferroviaria internazionale solo dopo la Seconda Guerra mondiale (da notare la presenza, tra il 1902 ed il 1936, della ferrovia a scartamento ridotto Trieste-Parenzo, che passava anche per Capodistria, collegamento di ben poca importanza rispetto a quelli che in quel periodo servivano Trieste). Sia il collegamento ferroviario che quello autostradale verranno ampiamente sviluppati nel prossimo futuro, in quanto parte del Corridoio europeo 5, che collega Lisbona a Kiev. È in piano la costruzione di una linea ferroviaria ad alta velocità Lione-Lubiana-Budapest ed in questa direzione si stanno muovendo anche i progetti regionali.

### 5.6 - IL COLLEGAMENTO TRIESTE - LUBIANA

L'ammmodernamento della linea ferroviaria esistente tra Trieste e la capitale slovena è uno dei principali progetti ancora da avviare. Tale progetto diminuirà il tempo di percorrenza ferroviaria tra le due città dalle attuali - arcaiche - tre ore a meno di un'ora. Il progetto dovrebbe venir finanziato nell'ambito dei programmi Interreg, spostando in questo modo a livello europeo il recupero del 25% delle risorse necessarie. Il nuovo collegamento non significherà soltanto

un'abbreviazione dei tempi di percorrenza ma dovrebbe contribuire in modo notevole all'equilibrio modale del trasporto merci, potendo quindi diminuire l'utilizzo del trasporto su gomma. Non esiste ancora uno studio unitario sulla realizzazione del progetto, ma tutte le ipotesi prevedono un collegamento dalla nuova stazione dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari verso Villa Opicina e da lì - parte in superficie e parte in galleria - fino a Lubiana. La mancanza della scelta del percorso definitivo ed altre difficoltà, soprattutto di natura sia tecnica che amministrativa, spostano la realizzazione di questo tracciato al 2014.

#### 5.7 - IL COLLEGAMENTO TRIESTE - CAPODISTRIA

Uno dei progetti attualmente molto discussi è il collegamento ferroviario tra Trieste e Capodistria e quindi tra i due porti. Attualmente mancano soltanto sei chilometri di ferrovia al completamento del collegamento, anche se ciò è osteggiato dalle autorità slovene che temono di sottomettere in questo modo il ruolo strategico del porto capodistriano a quello triestino. Il collegamento ferroviario viene infatti condizionato alla realizzazione del "secondo" binario tra Capodistria e Divaccia (vedi sotto).

#### 5.8 - IL "SECONDO" BINARIO TRA CAPODISTRIA E DIVACCIA

Importante dal punto di vista strategico per il governo sloveno è la realizzazione del "secondo" binario ferroviario tra Capodistria e Divaccia, essendo la linea ferroviaria attuale attrezzata soltanto da una coppia di rotaie. Questo "secondo" binario è in effetti una nuova linea che sviluppandosi parzialmente in due tunnel dalla lunghezza complessiva di dodici chilometri permetterà di viaggiare a 160 chilometri l'ora. La realizzazione del "secondo" binario è osteggiata da alcune comunità locali nel comune di Capodistria per ragioni prevalentemente ecologiche, ma nonostante ciò la sua realizzazione dovrebbe avvenire entro il 2012. Il "secondo" binario è importante anche per il collegamento tra i porti di Capodistria e Trieste, essendo questa infatti la condizione posta finora dal governo sloveno alla realizzazione del ben più economico e breve collegamento ferroviario tra Capodistria e Trieste.

#### 5.9 - LA LINEA FERROVIARIA UDINE-TARVISIO "PONTEBBANA"

La linea ferroviaria che collega Udine a Tarvisio e continua in Austria rappresenta l'asse di comunicazione più importante del Porto di Trieste con l'Europa Centrale. La linea è completamente a doppio binario e permette velocità tra i 140 ed i 180 chilometri orari. Essa è di grande importanza strategica proprio per la sua direzione verso i paesi prossimi all'entrata nell'Unione europea e rappresenta un forte potenziale anche per il Porto di Capodistria.

#### 5.10 - L'INFRASTRUTTURA STRADALE

Come vale per i collegamenti ferroviari, molto importanti sono anche quelli stradali, ovvero autostradali. Il Porto di Trieste è ben collegato con la rete auto-

stradale nazionale ed internazionale grazie ad una strada a quattro corsie sopraelevata che permette di evitare il centro cittadino triestino e raggiungere quasi direttamente l'autostrada A4 Trieste-Torino. Il completamento dei chilometri mancanti dovrebbe avvenire entro il 2007. Oltre al collegamento con la rete nazionale, i valichi di confine di Ferneti e meno quello di Sant'Andrea (Gorizia) permettono il collegamento con la rete autostradale slovena e quindi con quella dei paesi di nuovo accesso all'Unione europea. Questo collegamento è però insoddisfacente nella parte orientale della Slovenia e la mancanza di infrastrutture inadeguate continua anche in Ungheria, così che continua a risultare più interessante il collegamento tramite Tarvisio e le autostrade austriache, meno agibili però nel periodo invernale. Al contrario dello scalo giuliano, il Porto di Capodistria non è ancora collegato in maniera soddisfacente alla rete autostradale nazionale ed internazionale, mancano infatti più di venti chilometri, ai quali gli autocarri devono fare fronte lungo una tortuosa strada statale. Il completamento dell'allacciamento dello scalo capodistriano alla rete autostradale dovrebbe avvenire per la fine del 2004.

#### 5.11 - IL CORRIDOIO 5 SU STRADA

La Slovenia ha accelerato la costruzione delle proprie autostrade negli anni Novanta e la presenza del Corridoio europeo 5 dovrebbe stimolare una rapida continuazione dei lavori. Mentre il raccordo autostradale da Capodistria per Lubiana dovrebbe venir completato nel 2004, quello da Nova Gorica (e quindi Gorizia) per la capitale slovena dovrebbe essere completo soltanto nel 2007. Più in là il completamento del collegamento autostradale tra la Slovenia e l'Ungheria, previsto per la seconda decade del secolo, fino ad allora parte dei traffici transitanti per la Slovenia lasceranno il paese a Sentilj (a nord di Maribor) e continueranno in territorio austriaco, rotta che verrà ulteriormente facilitata dopo la caduta delle barriere doganali con l'entrata slovena nell'Unione europea. Nonostante la - da tempo - raggiunta continuità della linea autostradale A4 da Trieste verso Torino, anche questa richiede sempre più urgenti interventi di ampliamento. Il collegamento è infatti congestionato dall'alta frequenza del traffico merci ma anche passeggeri ed una terza corsia, presente dopo il raccordo di Venezia-Mestre, risulta sempre più indispensabile anche sulla tratta che dal capoluogo veneto raggiunge Trieste.

#### 6 - TRIESTE E CAPODISTRIA - FINESTRE ABBASTANZA GRANDI?

Da questa telegrafica descrizione delle strutture ed infrastrutture presenti all'apice del sistema del Nord Adriatico è possibile concludere il forte clima di dinamismo e di sviluppo presente. Tutte le strutture attuali infatti scontano la concorrenza di altri scali, tra i quali anche di quelli nordeuropei, tra i più grandi a mondo, come Anversa, Rotterdam o Amburgo.

Trieste e Capodistria rimangono comunque due punti strategici per l'area mitteleuropea grazie alla loro favorevole posizione geografica. In quest'ottica va tenuta conto però l'importanza strategica della realizzazione delle opere già previste, sia per quanto riguarda le strutture portuali ed interportuali, sia per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie e stradali. Con la razionalizzazione dei costi di trasporto la distanza continuerà a diminuire d'importanza come fattore determinante i flussi di traffico e sempre più aree potrebbero optare per gli scali nord europei. A poco quindi serviranno delle finestre che non offriranno una veduta abbastanza attraente.

## BIBLIOGRAFIA

- Garcin T., 1994, "L'Europa affonda nel suo mare", *Limes*, n. 1.
- "Patto territoriale della provincia di Trieste, protocollo d'intesa", in:  
[http://www.uil.it/pol\\_territoriali/trieste.pdf](http://www.uil.it/pol_territoriali/trieste.pdf)
- <http://www.aeroporto.fvg.it/ITA/html/index.html>
- <http://www.cervignano.net/citta/intport.htm>
- <http://www.fondazione Nordest.net/>
- <http://www.koper.si>
- [http://www.lib.utexas.edu/maps/europe/europe\\_polo1.jpg](http://www.lib.utexas.edu/maps/europe/europe_polo1.jpg)
- <http://www.maporama.com>
- <http://www.rex-mk.si/parencana/naslovna.html>
- [http://www.slo-zeleznice.si/sl/infrastruktura/zeleznisko\\_omrezje/](http://www.slo-zeleznice.si/sl/infrastruktura/zeleznisko_omrezje/)
- [http://www.regione.fvg.it/welcome\\_nets.asp](http://www.regione.fvg.it/welcome_nets.asp)
- <http://www.sigov.si/mpz/slo.html>
- <http://www.zrc-sazu.si/moa/images/Slovenia2.jpg>
- <http://www.luka-kp.si/index.asp?lang=sl>