

Geschichte und Region/Storia e regione

25. Jahrgang, 2016, Heft 2 – anno XXV, 2016, n. 2

Verkehr und Infrastruktur Trasporti e infrastrutture

Herausgeber dieses Heftes/curatori di questo numero
Andrea Bonoldi/Hannes Obermair

StudienVerlag

Innsbruck
Wien
Bozen/Bolzano

Ein Projekt/un progetto der Arbeitsgruppe/del Gruppo di ricerca „Geschichte und Region/Storia e regione“

Herausgeber/a cura di: Arbeitsgruppe/Gruppo di ricerca „Geschichte und Region/Storia e regione“, Südtiroler Landesarchiv/Archivio provinciale di Bolzano und/e Kompetenzzentrum für Regionalgeschichte der Freien Universität Bozen/Centro di competenza Storia regionale della Libera Università di Bolzano

Geschichte und Region/Storia e regione is a peer reviewed journal.

Redaktion/redazione: Andrea Bonoldi, Francesca Brunet, Siglinde Clementi, Andrea Di Michele, Ellinor Forster, Florian Huber, Stefan Lechner, Hannes Obermair, Gustav Pfeifer, Martina Salvante, Philipp Tolloi, Oswald Überegger

Geschäftsführend/direzione: Margareth Lanzinger

Redaktionsanschrift/indirizzo della redazione: Geschichte und Region/Storia e regione, Südtiroler Landesarchiv/Archivio Provinciale di Bolzano, A.-Diaz-Str./via A. Diaz 8, I-39100 Bozen/Bolzano, Tel. + 39 0471 411972, Fax +39 0471 411969

e-mail: info@geschichteundregion.eu

Internet: geschichteundregion.eu; storiaeregione.eu

Korrespondenten/corrispondenti: Giuseppe Albertoni, Trento · Thomas Albrich, Innsbruck · Helmut Alexander, Innsbruck · Agostino Amantia, Belluno · Marco Bellabarba, Trento · Laurence Cole, Salzburg · Emanuele Curzel, Trento · Elisabeth Dietrich, Innsbruck · Alessio Fornasin, Udine · Thomas Götz, Regensburg · Paola Guglielmotti, Genova · Maria Heidegger, Innsbruck · Hans Heiss, Brixen · Martin Kofler, Lienz · Margareth Lanzinger, Wien · Werner Matt, Dornbirn · Wolfgang Meixner, Innsbruck · Luca Mocarelli, Milano · Cecilia Nubola, Trento · Tullio Omezzoli, Aosta · Luciana Palla, Belluno · Eva Pfanzelter, Innsbruck · Luigi Provero, Torino · Reinhard Stauber, Klagenfurt · Gerald Steinacher, Lincoln/Nebraska · Rodolfo Taiani, Trento · Michael Wedekind, Wien · Rolf Wörsdörfer, Frankfurt

Presserechtlich verantwortlich/direttore responsabile: Günther Pallaver

Titel-Nr. STV 5556 ISSN 1121-0303

Bibliographische Informationen der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

© 2017 by StudienVerlag Ges.m.b.H., Erlererstraße 10, A-6020 Innsbruck

e-mail: order@studienverlag.at, Internet: www.studienverlag.at

Geschichte und Region/Storia e regione erscheint zweimal jährlich/esse due volte l'anno. Einzelnummer/singolo fascicolo: Euro 29,00 (zuzügl. Versand/più spese di spedizione), Abonnement/abbonamento annuo (2 Hefte/numeri): Euro 41,00 (Abonnementpreis inkl. MwSt. und zuzügl. Versand/IVA incl., più spese di spedizione). Alle Bezugspreise und Versandkosten unterliegen der Preisbindung. Abbestellungen müssen spätestens 3 Monate vor Ende des Kalenderjahres schriftlich erfolgen. Gli abbonamenti vanno disdetti tre mesi prima della fine dell'anno solare.

Abo-service/servizio abbonamenti: Tel.: +43 (0)512 395045, Fax: +43 (0)512 395045 - 15

E-Mail: aboservice@studienverlag.at

Layout: Fotolitho Lana Service; Umschlaggestaltung/copertina: Dall'Ò&Freunde

Umschlagbild/foto di copertina: Verkehrsstau am Brennerpass, 1950er Jahre / In coda al passo del Brennero, anni '50 (Sammlung/collezione Reinhold Nössing, Geschichtsverein Brixen); Inserat anlässlich der Eröffnung der Brennerneisenbahn / Annuncio in occasione dell'inaugurazione della ferrovia del Brennero (Innsbrucker Nachrichten 14, 186, 16. August/agosto 1867, S. 1731).

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie, Mikrofilm oder in einem anderen Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Verlags reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden. È vietata la riproduzione, anche parziale, con qualsiasi mezzo effettuata, compresa la fotocopia, anche ad uso interno o didattico, non autorizzata.

Gedruckt auf umweltfreundlichem, chlor- und säurefrei gebleichtem Papier. Stampato su carta ecologica. Gefördert von der Kulturabteilung des Landes Tirol. Pubblicato con il sostegno dell'ufficio cultura del Land Tirol.



AUTONOME
PROVINZ
BOZEN
SÜDTIROL



PROVINCIA
AUTONOMA
DI BOLZANO
ALTO ADIGE

—
unibz
—

Inhalt/Indice

Editorial/Editoriale
Verkehr und Infrastruktur
Trasporti e infrastrutture

Sergio Onger/Ivan Paris	18
<i>La riorganizzazione del sistema idroviario padano: l'idrovia Locarno-Venezia</i>	
Alfred Werner Höck.	41
<i>Infrastrukturpolitik und Arbeitsmigration am Beispiel des Baues des Salzburger Tauerntunnels in den Jahren 1901–1909</i>	
Magdalena Pernold.	64
<i>Die Brennerautobahn als Infrastruktur für Verkehr und Transit: Zur Entgrenzung geografischer Verkehrsräume im Zeitraum ihrer Realisierung</i>	
Paolo Tedeschi	82
<i>Attraversare le Alpi per formare l'Europa: la BEI e il finanziamento dei progetti relativi alle vie di comunicazioni alpine (anni 1960 e 1970)</i>	

Aufsätze/Contributi

Carlo Bartalucci	103
<i>Bartolomeo Talenti alle fiere di Bolzano. Una famiglia di mercanti lucchesi tra istanze di riforma e tradizione</i>	

Julia Hörmann-Thurn und Taxis	125
<i>Ao. Univ. Prof. Mag. Dr. Klaus Brandstätter (29.11.1961–23.8.2014) – Eine Erinnerung</i>	
Sabine Jagodzinski/Aleksandra Kmak-Pamirska	128
<i>Überlegungen im Nachklang der Konferenz „Regionalität als historische Kategorie. Prozesse, Diskurse, Identitäten im Mitteleuropa des 16.–19. Jahrhunderts“</i>	
Alessandro Paris	137
<i>“1813–1816. Il paese sospeso: la costruzione della provincia tirolese / Das Land in der Schwebe. Die Konstruktion des Landes Tirol”. Cronaca del convegno</i>	
Margareth Lanzinger/Janine Maegraith	144
<i>Witwenrechte im Litauen des 16. Jahrhunderts. Rezensionessay aus Tiroler Vergleichsperspektive</i>	

Rezensionen/Recensioni

Margareth Lanzinger, Verwaltete Verwandtschaft. Eheverbote, kirchliche und staatliche Dispenspraxis im 18. und 19. Jahrhundert	153
<i>(Jürgen Schlumbohm)</i>	
Florian Huber, Grenzkatholizismen. Religion, Raum und Nation in Tirol 1830–1848	159
<i>(Dieter Langewiesche)</i>	
Wolfram Siemann, Metternich. Stratege und Visionär	164
<i>(Karin Schneider)</i>	
Martin Aust/Frithjof Benjamin Schenk (Hg.), Imperial Subjects. Autobiographische Praxis in den Vielvölkerreichen der Romanovs, Habsburger und Osmanen im 19. und frühen 20. Jahrhundert.	167
<i>(Kurt Scharr)</i>	
Hans Heiss/Rudolf Holzer, Sepp Innerkofler. Bergsteiger, Tourismuspionier, Held	169
<i>(Markus Wurzer)</i>	
Nadja Danglmaier/Werner Koroschitz, Nationalsozialismus in Kärnten. Opfer. Täter. Gegner	173
<i>(Brigitte Entner)</i>	

Abstracts

Anschrift der Autoren und Autorinnen/Recapito degli autori e delle autrici

Dieses Heft von *Geschichte und Region/ Storia e regione* versammelt Beiträge, die auf der Tagung der Internationalen Gesellschaft für historische Alpenforschung (IGHA) im September 2015 in Bozen zum Thema „Transit. Infrastrukturen und Gesellschaft in den Alpen von der Antike bis heute“ präsentiert wurden. Einige weitere sind in der Nummer 21/2016 der Zeitschrift *Histoire des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen* erschienen. Die Konferenz war das Ergebnis des Zusammenwirkens von IGHA, Geschichte und Region/Storia e regione, des *Dipartimento di Economia e Management* der Universität Trient und des Kompetenzzentrums für Regionalgeschichte der Freien Universität Bozen. Das Tagungsthema widmete sich einem besonders ertragreichen Forschungsfeld der historischen Alpenforschung, nämlich der Interaktion zwischen transalpinen Warenströmen, zirkulierenden Menschen und Informationen einerseits und den Veränderungen lokaler Gesellschaften aus einer Perspektive der langen Dauer andererseits, die von der Bronzezeit bis zur Schnellverbindung Turin-Lyon reichte.

Nicht unüblich ist die dialektische Gegenüberstellung von „durchqueren Alpen“ und „gelebten Alpen“.¹ Die erste dieser beiden Bestimmungen bezeichnet den traditionellen Zugang, der den alpinen Raum vor allem aus

1 Jean François BERGIER, *Des Alpes traversées aux Alpes vécues: Pour un projet de coopération internationale et interdisciplinaire en histoire des Alpes*. In: *Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen* 1 (1996), S. 11–21.

Questo numero di *Geschichte und Region/Storia e regione* ospita alcuni contributi presentati al convegno biennale dell'Associazione internazionale per la storia delle Alpi (AISA), che si è tenuto a Bolzano nel settembre del 2015 ed è stato dedicato al tema “Transiti. Infrastrutture e società dall'antichità ad oggi”. Altri articoli derivanti da relazioni presentate in quell'occasione sono usciti sul numero 21/2016 di *Histoire des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen*. L'incontro è nato dalla collaborazione tra l'AISA, Geschichte und Region/Storia e regione, il Dipartimento di Economia e Management dell'Università degli Studi di Trento e il Centro di competenza per la Storia Regionale della Libera Università di Bolzano. Il tema scelto ha riguardato uno degli ambiti di ricerca più stimolanti per chi si occupa di storia alpina, ovvero l'interazione tra i flussi di circolazione di merci, persone e informazioni attraverso le Alpi e l'evoluzione delle società locali in una prospettiva di lungo periodo, che ha visto gli interventi coprire un lungo arco cronologico, dall'età del Bronzo alla Torino-Lione.

Una nota contrapposizione dialettica riferita alla storia delle Alpi è quella che mette le “Alpi attraversate” di fronte alle “Alpi vissute”.¹ Con la prima accezione viene indicato l'ap-

1 Jean François BERGIER, *Des Alpes traversées aux Alpes vécues: Pour un projet de coopération internationale et interdisciplinaire en histoire des Alpes*. In: *Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen* 1 (1996), pp. 11–21.

der Außenperspektive als Grenze und als Hindernis betrachtet hat, das sich militärischen Unternehmungen, Handelsrouten und kulturellen Einflüssen machtvoll in den Weg stellt. Daher lag der Schwerpunkt vor allem auf den Strategien, die ins Werk gesetzt wurden, um die Gebirgskette zu überwinden. Demgegenüber rückte das historische Eigenleben in alpinen *communities* – die „gelebten Alpen“ eben – in den Hintergrund. Historische Erfahrungswelten erhielten in den letzten drei Jahrzehnten jedoch verstärkt Aufmerksamkeit, die zu wichtigen neuen Ergebnissen geführt hat.

In diesem Zusammenhang hat sich innerhalb der avancierten Forschung die Vorstellung durchgesetzt, dass eine belastbare Interpretation der historischen Dynamiken im alpinen Raum auf Zusammenspiel und Wechselwirkung von Durchquerungen, lokalen Gegebenheiten und Austauschbeziehungen mit dem Umland gründen muss. Das bedeutet zugleich eine klare Absage an das Stereotyp der Marginalität und Rückständigkeit und ebenso an die wiederkehrende Idealisierung alpiner Gesellschaften als Hort harmonisch verkürter politischer, ökonomischer und kultureller Autarkie. Der auf Transit und materielle wie immaterielle Aspekte der Verkehrsinfrastruktur gerichtete Blick führt zur Auseinandersetzung mit Planungs- und Arbeitsabläufen, Investitionen, technischen Möglichkeiten und Akteuren. Zugleich müssen aber auch die Rückwirkungen des Transits auf den regionalen Raum und das Wechselspiel von lokalen Vorstellungen und Anstößen von außen einbezogen werden.

proccio tradizionale di chi considerava l'area alpina essenzialmente dal punto di vista esterno, come un confine, un ostacolo che si frapponeva a imprese militari, transiti commerciali e influssi culturali, centrando così l'attenzione soprattutto su possibilità e strategie per superare la catena montuosa. Veniva in tal modo relegata in secondo piano l'esperienza storica propria e connessa al territorio delle comunità locali – le “Alpi vissute” appunto – che invece da un trentennio a questa parte è stata oggetto di nuova attenzione, con risultati importanti.

L'idea di fondo che alimenta oggi la storiografia più attenta è che un'interpretazione corretta delle dinamiche storiche in area alpina debba basarsi sull'interazione e l'influenza reciproca tra attraversamenti, specificità locali e relazioni con le aree circostanti. Un rifiuto deciso dunque dello stereotipo delle Alpi nella storia come luogo della marginalità e arretratezza, ma anche di una certa, ricorrente idealizzazione delle società alpine come manifestazione privilegiata di un'armoniosa autarchia politica, economica e culturale. In questo senso parlare di trasporti e di infrastrutture materiali e immateriali di comunicazione significa dunque trattare di percorsi, investimenti, tecniche e attori, ma anche considerare le ricadute dei transiti sulle comunità del territorio e l'interazione reciproca tra specificità locali e impulsi esterni.

Il discorso attorno ai sistemi di trasporto e comunicazione del passato in area alpina non è tuttavia soltanto una questione puramente storiografica, ma

Die Frage nach Transport- und Verkehrssystemen vergangener Zeiten im Alpenraum ist jedoch nicht ausschließlich historiografischer Natur, sondern ihr kommt auch im öffentlichen Diskurs Bedeutung zu.² Große Infrastrukturmaßnahmen wurden häufig nicht nur in Hinblick auf die Anforderungen gestiegener Mobilität sowie hinsichtlich technischer und finanzieller Aspekte debattiert, sondern auch bezüglich mehr oder weniger gut dokumentierter historischer Streckenverläufe thematisiert. Denn alte Routen dienten nicht selten der Legitimierung geplanter Bauvorhaben.³ Seit den 1970er Jahren ist die öffentliche Meinung besonders stark auf Umweltproblematiken gerichtet, die mit den transalpinen Verkehrsströmen und dem Ausbau der touristischen Infrastruktur – wie Skipisten und Aufstiegsanlagen – verbunden sind. Damit einher geht die Frage nach Praktiken

occupa anche una posizione di rilievo nel dibattito pubblico.² La realizzazione di opere infrastrutturali di grandi dimensioni è stata spesso valutata non soltanto in base alla crescente domanda di mobilità e a fattori tecnici ed economico-finanziari, ma anche alla luce di una più o meno documentata tradizione storica di percorsi e transiti lungo determinate direttrici, che non di rado è stata messa in rilievo per dare legittimità ai progetti proposti.³ Dagli anni Settanta del Novecento in poi inoltre, una parte importante dell'opinione pubblica si è dimostrata particolarmente sensibile nei confronti delle criticità connesse al crescente impatto ambientale dei flussi di traffico transalpino e delle infrastrutture a sostegno della mobilità turistica e della pratica sportiva, come ad esempio piste da sci e impianti di risalita. Un tema, quello della sostenibilità delle pratiche di utilizzo del territorio, che in forme diverse è profondamente radicato nell'esperienza delle comunità alpine.

2 Vgl. Christoph Maria MERKI/Hans-Ulrich SCHIEDT/Laurent TISSOT, Verkehrsgeschichte. Einleitung/Histoire des transports. Introduction. In: Hans-Ulrich SCHIEDT/Laurent TISSOT/Christoph Maria MERKI/Rainer C. SCHWINGES (Hg.), Verkehrsgeschichte – Histoire des transports, Zürich 2010, S. 17–21.

3 Für den Fall der Brennerautobahn ist ein solcher Zugang exemplarisch aufgezeigt bei Leo FEIST, Vom Saumpfad zur Tiroler Autobahn, Innsbruck 1980. Zum Zusammenspiel zwischen aktuellen Bauvorhaben und historischer Forschung siehe auch Anselmo BARONI/Elvira MIGLIARIO, Dalle autostrade alle viee romane. Considerazioni di storia politica e istituzionale sull'uso diacronico di alcuni grandi assi viari transalpini. In: Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen 21 (2016), S. 13–25. Als neuere interdisziplinäre Untersuchung zu einem der zentralen Knotenpunkte des alpinen Transits, an dem kürzlich der längste Eisenbahntunnel der Welt eröffnet wurde, siehe Marianne BURKHALTER/Christian SUMI (Hg.), Der Gotthard/Il Gottardo. Landscape – Myths – Technology, Zürich 2016.

2 Cfr. Christoph Maria MERKI/Hans-Ulrich SCHIEDT/Laurent TISSOT, Verkehrsgeschichte. Einleitung/Histoire des transports. Introduction. In: Hans-Ulrich SCHIEDT/Laurent TISSOT/Christoph Maria MERKI/Rainer C. SCHWINGES (a cura di), Verkehrsgeschichte – Histoire des transports, Zürich 2010, pp. 17–21.

3 Per il caso dell'autostrada del Brennero è esemplare di questo approccio Leo FEIST, Vom Saumpfad zur Tiroler Autobahn, Innsbruck 1980. Sull'interazione tra opere attuali e ricerca storica cfr. anche Anselmo BARONI/Elvira MIGLIARIO, Dalle autostrade alle viee romane. Considerazioni di storia politica e istituzionale sull'uso diacronico di alcuni grandi assi viari transalpini. In: Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen 21 (2016), pp. 13–25. Per una recente analisi interdisciplinare di uno dei grandi nodi del transito alpino, che ha da poco visto l'inaugurazione del più lungo tunnel ferroviario del mondo, cfr. Marianne BURKHALTER/Christian SUMI (a cura di), Der Gotthard/Il Gottardo. Landscape – Myths – Technology, Zürich 2016.

der nachhaltigen Nutzung naturräumlicher Ressourcen, die auf unterschiedliche Weise ein tief verankerter Bestandteil alpiner Lebenswelten sind.

Neuere historische Arbeiten haben zu Recht hervorgehoben, dass sich die Untersuchung von Transport- und Verkehrssystemen auf das komplexe Zusammenwirken technologischer, politischer, wirtschaftlicher und kultureller Phänomene einlassen muss.⁴ In diesem Sinn sind Transportinfrastrukturen als sozio-technisches System aufzufassen, in das eine Vielzahl divergierender Interessen involviert ist und das den historischen Kontext gleichermaßen beeinflusst wie es von diesem seinerseits geprägt wird.⁵ So ist eine Autobahn zwar unverkennbar durch ihre technisch-bauliche Dimension gekennzeichnet, doch sind ihre Realisierung, Nutzung und Wahrnehmung von politischen, sozio-ökonomischen und kulturellen Prozessen abhängig, in die zahlreiche öffentliche und private, lokale und überregionale Akteure einbezogen sind. In einer bestimmten Phase formt sich ein Teil dieser Kräfte zu produktiven Synergien, was die Umsetzung von Infrastrukturvorhaben ermöglicht.

Die Komplexität historischer Untersuchungen von Infrastrukturen und Verkehrssystemen ist nicht zuletzt von

La storiografia ha di recente messo in luce quanto l'analisi dei sistemi di trasporto e di comunicazione debba confrontarsi con una forte complessità, definita dal concorrere di elementi tecnici, politici, economici e culturali.⁴ In questo senso, un'infrastruttura di trasporto può essere considerata come un sistema socio-tecnico, che vede la partecipazione di numerosi soggetti con fini diversi, e che influenza ed è a sua volta influenzato dal contesto storico in cui si colloca.⁵ Se un'autostrada è innegabilmente una struttura materiale caratterizzata da una precisa dimensione tecnica, la sua realizzazione, il suo uso e la sua percezione sono però condizionati da processi politici, socio-economici e culturali che coinvolgono una moltitudine di attori pubblici e privati, locali e non. In una determinata fase, alcune di queste forze in campo riescono a trovare le sinergie giuste, e ciò rende possibile lo sviluppo dell'infrastruttura.

La complessità dell'analisi storica delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto è anche definita dall'incidenza della dimensione temporale, per cui l'ideazione, la progettazione e l'esecuzione delle opere si estende spesso su tempi molto lunghi, comportando il rischio che possano cambiare le condi-

4 MERKI et al., Einleitung/Introduction, S. 18.

5 Vgl. Paul N. EDWARDS, *Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization*. In: Thomas J. MISA/Philip BREY/Andrew FEENBERG (Hg.), *The History of Sociotechnical Systems. Modernity and Technology*, Cambridge (MA) 2003, S. 185–226. Im weitesten Sinn kommt Edwards zum Schluss, dass: “infrastructures simultaneously shape and are shaped by – in other word, co-construct – the condition of modernity” (S. 186).

4 MERKI et al., Einleitung/Introduction, p. 18.

5 Cfr. Paul N. EDWARDS, *Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization*. In: Thomas J. MISA/Philip BREY/Andrew FEENBERG (a cura di), *The History of Sociotechnical Systems. Modernity and Technology*, Cambridge (MA) 2003, pp. 185–226. In senso più ampio, Edwards giunge a scrivere che: “infrastructures simultaneously shape and are shaped by – in other word, co-construct – the condition of modernity” (p. 186).

deren temporaler Dimension geprägt. Denn Konzept, Planung und Umsetzung konnten sich über sehr lange Zeiträume hinziehen und das Risiko mit sich bringen, dass sich die politischen, technischen oder finanziellen Rahmenbedingungen währenddessen wandelten. Sowohl die politische wie auch die ökonomische Seite von Infrastrukturmaßnahmen sind von solchen Verzögerungen betroffen. In politischer Hinsicht erfordert die Realisierung eines kostenintensiven und groß angelegten Projekts mit weitreichenden Auswirkungen vor Ort die Fähigkeit, es so zu konzeptualisieren, dass ein eindeutiger Zusammenhang zwischen Kosten und Nutzen besteht. Dabei geht es um möglichst genaue Prognosen der Entwicklung des Verkehrsaufkommens – also der Nachfrage – und hinsichtlich der sich bereits abzeichnenden Veränderungen im Transportwesen. Zu berücksichtigen ist, dass Infrastruktur nie isoliert, sondern stets Teil eines größeren Netzes ist, das sich verändert. Bei groß angelegten Verkehrsprojekten handelt es sich also um ziemlich schwierige Unterfangen. Daher überrascht nicht, dass die Zweckmäßigkeit eines neuen Bauvorhabens häufig sehr kontrovers beurteilt wird, wobei sich Vorstellungen zu Nutzungs- und Zukunftsperspektiven der betroffenen Gebiete oft diametral gegenüberstehen.⁶ Unter ökonomischen Gesichtspunkten bringen Verzö-

zungen politische, technische e finanziarie di contesto. Sia la dimensione politica, che quella economica delle infrastrutture vengono condizionate da questi tempi dilatati. Sotto il profilo politico, la realizzazione di un'opera di costo elevato, grandi dimensioni e forte impatto sul territorio richiede una capacità di visione che sia in grado di delineare un chiaro rapporto tra costi e benefici. Molto spesso si tratta di fare previsioni il più possibile accurate sull'evoluzione del traffico – e dunque della domanda – e sui cambiamenti in atto nelle tecnologie di trasporto, tenendo anche conto del fatto che un'infrastruttura non è mai isolata, ma si inserisce in una rete destinata anch'essa a trasformarsi nel tempo. Pare chiaro come si tratti di un esercizio piuttosto difficile, e non sorprende dunque che intorno alla valutazione dell'opportunità di un'opera possano insorgere aspri conflitti, oggi alimentati anche da visioni contrastanti sulla funzione e il destino dei territori interessati.⁶ Sotto il profilo economico, i tempi lunghi che spesso intercorrono tra l'ideazione e il completamento di un'infrastruttura incidono non soltanto sulla prevedibilità dei costi, ma anche sulle strategie di finanziamento: tra il momento dell'investimento e quello in cui un'infrastruttura comincerà a generare utili possono trascorrere molti anni, e ciò richiede strumenti finanziari pecu-

6 Zum Konflikt unterschiedlicher Verkehrskonzepte im Alpenraum vgl. beispielsweise Anne-Marie GRANET ABISSET, *L'aplanissement de la montagne: un rêve de techniciens et d'aménageurs européens. L'exemple du Lyon Turin Ferroviaire (LTF)*. In: *Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen* 21 (2016), S. 233–254.

6 Sul conflitto di visioni differenti nella realizzazione di infrastrutture alpine, cfr. ad es. Anne-Marie GRANET ABISSET, *L'aplanissement de la montagne: un rêve de techniciens et d'aménageurs européens. L'exemple du Lyon Turin Ferroviaire (LTF)*. In: *Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen* 21 (2016), pp. 233–254.

gerungen zwischen der Planungsphase und dem Abschluss von infrastrukturellen Bauten nicht nur die Kostenplanung, sondern auch die Finanzierungsstrategien ins Wanken. Daher sind bei Großprojekten, die erst nach vielen Jahren Gewinne erzielen, besondere Finanzierungsinstrumente nötig.⁷ Zu den bereits genannten Aspekten kommt damit als weiterer Faktor die *Governance* hinzu, im Sinne der Koordination der in die verschiedenen Planungs- und Realisierungsphasen sowie in die Erhaltung und Nutzung involvierten Akteure. Denn diese stehen im Spannungsfeld zwischen zentralstaatlichen und regionalen, öffentlichen und privaten Interessen, die zumeist auch internationale Verflechtungen mit einschließen.

Gilt dieser Befund ganz allgemein, so sind Transport- und Verkehrssysteme im alpinen Raum darüber hinaus mit besonderen Anforderungen konfrontiert. Allein die naturräumlichen und klimatischen Bedingungen erhöhen die Kosten der Realisierung und Erhaltung von Infrastrukturen. Gerade die geografischen Hindernisse, die die Mobilität in Bergregionen einschränken, haben einen maßgeblichen Anteil daran, dass sich die Umsetzung und der Ausbau von Verkehrsinfrastruktur auf den jeweiligen Wirtschafts- und Siedlungsraum besonders nachhaltig auswirken, indem sie den einen Entwicklungschancen bieten, zugleich aber andere davon ausschließen. Was den italienischen Alpenraum in der zweiten Hälfte des 20.

liari.⁷ A questi aspetti si connette dunque inevitabilmente anche quello della *governance*, ossia dei processi di coordinamento tra gli attori che partecipano all'ideazione, progettazione, realizzazione, mantenimento e uso delle infrastrutture, su cui convergono questioni come le tensioni tra istanze politiche centrali e periferiche, tra regia pubblica e ruolo dei privati, tra gestione dell'infrastruttura e interessi delle comunità locali, tenuto anche conto del fatto che molte realizzazioni infrastrutturali hanno oggi una dimensione internazionale.

Se quanto detto vale in generale, per il mondo alpino la questione delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto assume connotati specifici, in primo luogo perché la conformazione del territorio e le condizioni climatiche creano vincoli forti, cui sono connessi costi di realizzazione e mantenimento delle infrastrutture relativamente più elevati che altrove. E proprio gli ostacoli materiali alla mobilità in montagna contribuiscono a far sì che la realizzazione o il potenziamento di un'infrastruttura possa ridisegnare in maniera importante lo spazio economico e insediativo del territorio, agevolando in maniera significativa alcune aree ed escludendone altre. Per quanto riguarda le province alpine italiane nella seconda metà del Novecento ad esempio, pare chiaro come l'evoluzione positiva dell'economia della Valle d'Aosta e delle province di Trento e Bolzano rispetto a quelle di

7 Vgl. Youssef CASSIS/Giuseppe DE LUCA/Massimo FLORIO (Hg.), *Infrastructure Finance in Europe. Insights into the History of Water, Transport, and Telecommunications*, Oxford 2016.

7 Cfr. Youssef CASSIS/Giuseppe DE LUCA/Massimo FLORIO (a cura di), *Infrastructure Finance in Europe. Insights into the History of Water, Transport, and Telecommunications*, Oxford 2016.

Jahrhunderts betrifft, so liegt auf der Hand, dass die günstige Wirtschaftsentwicklung im Aostatal, im Trentino und in Südtirol – verglichen etwa mit den Provinzen Belluno und Sondrio⁸ – nicht nur mit den unbestreitbaren Vorteilen der Autonomiestatute verbunden ist, sondern auch mit den wichtigen transalpinen Verkehrsachsen, die diese Territorien durchqueren – aber anderswo fehlen. Und dasselbe trifft auch auf die Binnenräume der genannten Regionen zu: Prosperität hat sich im Laufe der Zeit vor allem dort entfaltet, wo die Verkehrsverbindungen am besten ausgebaut sind.⁹ Dies macht deutlich, dass Infrastrukturmaßnahmen in den alpinen Regionen eine zentrale Bedeutung zukommt, nicht nur in Hinblick auf ihre raumorganisatorischen und ökonomischen Auswirkungen, sondern auch als Herausforderung auf den verschiedenen Ebenen der regionalen Politik. Diese muss sich Initiativen und Vorhaben stellen, deren Akteure und Ressourcen weit über den eigenen regionalen Raum hinausreichen, aber auch Konfliktsituationen bewältigen, die die Umsetzung und der Betrieb von Infrastrukturen nahezu unvermeidlich vor Ort erzeugen.

Die vier Beiträge des thematischen

Belluno e Sondrio⁸ sia da leggere non soltanto alla luce degli indubbi vantaggi connessi agli statuti di autonomia, ma anche in relazione alla presenza sul territorio di importanti direttrici di attraversamento delle Alpi, che nelle altre realtà invece mancano. E un discorso analogo si potrebbe fare all'interno dei singoli territori, con le aree dotate di migliori collegamenti che hanno visto crescere nel tempo il loro peso relativo.⁹ Appare così evidente come le infrastrutture giochino un ruolo importante per le regioni alpine non soltanto per le loro ricadute sui processi spaziali ed economici, ma anche perché costituiscono un delicato banco di prova per i diversi livelli di governo locale che devono misurarsi con iniziative e progetti che coinvolgono attori e risorse che vanno ben oltre la dimensione regionale, ma anche con la necessità di risolvere i conflitti che la realizzazione e la gestione delle infrastrutture inevitabilmente genera sul territorio.

I quattro contributi presentati nella parte monografica della rivista affrontano questi temi in relazione ad alcuni importanti progetti infrastrutturali alpini e perialpini tra Otto- e Novecento. Nell'articolo intitolato "La riorganizzazione del sistema idroviario

8 Vgl. Andrea BONOLDI, A Farewell to Marginality. Development Paths in the Italian Alpine Provinces since World War II. In: Andrea BONOLDI/Andrea LEONARDI (Hg.), *Recovery and Development in the European Periphery (1945–1960)*, Bologna/Berlin, 2009, S. 129–161.

9 So steht das Anwachsen städtischer Räume in den Alpen in einem engen Zusammenhang mit deren Lage an Knotenpunkten von Verkehrsnetzen, die sie mit sehr dynamischen voralpinen Ballungsräumen verbinden. Vgl. hierzu Manfred PERLIK, *Alpenstädte: Zwischen Metropolisation und neuer Eigenständigkeit*, Bern 2001.

8 Cfr. Andrea BONOLDI, A Farewell to Marginality. Development Paths in the Italian Alpine Provinces since World War II. In: Andrea BONOLDI/Andrea LEONARDI (a cura di), *Recovery and Development in the European Periphery (1945–1960)*, Bologna/Berlin 2009, pp. 129–161.

9 Il ruolo crescente di molte aree urbane nelle Alpi è ad esempio connesso in modo significativo al loro essere nodi di una rete che le connette con le realtà perialpine più dinamiche. Cfr. Manfred PERLIK, *Alpenstädte: Zwischen Metropolisation und neuer Eigenständigkeit*, Bern 2001.

Teils greifen diese Themenstellungen mit Blick auf einige infrastrukturelle Großprojekte des Alpen- und Voralpenraums im 19. und 20. Jahrhundert auf. Der Beitrag von Sergio Onger und Ivan Paris über die Planung von Wasserwegen in der Poebene – mit dem Ziel einer Verbindung zwischen Locarno und Venedig – richtet sein Augenmerk auf die Wechselfälle eines langwierigen und vielschichtigen, aber letztlich nie verwirklichten Vorhabens. Doch sind daraus Projekte und Debatten entstanden, die Schlaglichter auf einige wesentliche Aspekte der Entwicklung von Verkehrssystemen werfen. Erste Diskussionen über einen modernen Schifffahrtskanal, der die dynamischen Wirtschaftsräume in Lombardo-Venetien und im Tessin mit dem adriatischen Meer verbinden sollte, setzten bereits im 19. Jahrhundert ein. Sie zogen sich durch das gesamte 20. Jahrhundert mit entsprechenden Anpassungen an die technischen, wirtschaftlichen und politischen Veränderungen. So arbeiten die beiden Verfasser die sich wandelnden Kontexte dieses langlebigen Projekts und der internationalen Einbindungen – die Schweiz war bis 1965 involviert – klar heraus und gehen auf Probleme der Abstimmung unterschiedlicher Interessen, auf die Konkurrenz neuer Transportsysteme – zunächst der Eisenbahn, dann der Autobahn – und die schwierige Kostenabschätzung ein. Auch die überwiegend alpine Region Trentino-Südtirol beteiligte sich an einer der Projektphasen in der Überzeugung, dass ein Anschluss ihres Verkehrsnetzes an die geplante Wasserstraße in der Poebene nutzbringend sein könnte. Abge-

padano: l'idrovia Locarno-Venezia", Sergio Onger e Ivan Paris trattano la lunga e complessa vicenda di un'infrastruttura che non è mai stata realizzata, ma che ha dato vita a progetti e dibattiti da cui emergono alcuni aspetti cruciali dell'evoluzione dei sistemi di trasporto. La discussione attorno a un'infrastruttura di navigazione moderna che garantisca un collegamento efficiente tra un'area altamente dinamica come quella lombardo-veneta e ticinese e il mare Adriatico prende le mosse nel corso dell'Ottocento, e si protrae poi per tutto il secolo successivo, riflettendo i mutamenti tecnologici, economici e politici in atto. Tra i fattori messi in luce dai due autori vi sono appunto gli effetti delle variazioni delle variabili di contesto sul progetto nella sua lunga vita, la dimensione internazionale dello stesso, che fino al 1965 vide anche la Svizzera come parte in causa, i problemi di coordinamento tra i numerosi soggetti coinvolti, la concorrenza esercitata da nuove forme di trasporto – prima quello ferroviario, poi quello su gomma – la difficile valutazione preventiva dei costi effettivi dell'infrastruttura. Anche una regione prettamente alpina come il Trentino-Alto Adige partecipò a una fase del progetto, nella convinzione che l'idrovia padana potesse costituire un'utile integrazione alla propria rete di trasporti. Al di là del fatto che in tempi recenti la proposta è riemersa in un'ottica di valorizzazione turistica, un'eredità visibile del progetto, che testimonia anche la maggiore attenzione che nell'Italia postbellica è stata data al trasporto su gomma, è riscontrabile nel fatto che l'autostrada A35 Brescia-

sehen davon, dass das Projekt in jüngerer Zeit in Hinblick auf die touristische Nutzung neu diskutiert wurde, zeigt sich ein Niederschlag in der Trassenführung der 2014 dem Verkehr übergebenen Autobahn A35 Brescia-Bergamo-Mailand, die einem Abschnitt einer der ursprünglich für den Wasserweg geplanten Strecken folgt – was zugleich ein Beleg für die Dominanz des Autoverkehrs im Nachkriegsitalien ist.

Alfred Werner Höck fokussiert in seiner Untersuchung auf Infrastrukturpolitik und Arbeitsmigration in Zusammenhang mit dem Bau des Salzburger Tauertunnels in den Jahren von 1901 bis 1909 und wirft die Frage nach den Lebens- und Arbeitsbedingungen der am Bau beteiligten Arbeiter auf. Ebenso geht es um die Auswirkungen der Präsenz einer großen Masse von ortsfremden Arbeitskräften auf die lokale Gesellschaft. Der Tunnel war ein Schlüsselement eines ambitionierten Bahnprojekts, das die böhmischen Länder über Salzburg mit Triest verknüpfen und damit eine Alternative zu der über Wien führenden Südbahn-Strecke darstellen sollte. Deren Betreibergesellschaft hatte über Jahrzehnte eine wesentliche Monopolstellung an der Verbindung zwischen den wirtschaftlich am stärksten entwickelten Regionen der Monarchie und dem Mittelmeer inne. Obwohl in vergleichsweise kurzer Zeit fertiggestellt, wurde die Tauernverbindung infolge der Auswirkungen des Ersten Weltkriegs in ihrer Bedeutung zum Teil erheblich geschmälert. Das Bauprojekt hatte in relativ dünn besiedelte, soziokulturell wenig differenzierte, sehr traditionale und weitgehend landwirtschaftlich struktu-

Bergamo-Milano, entrata in esercizio nell'estate del 2014, ripercorra parte di uno dei tracciati ipotizzati per l'idrovia.

Il lavoro di Alfred Werner Höck, "Infrastrukturpolitik und Arbeitsmigration am Beispiel des Baues des Salzburger Tauertunnels in den Jahren 1901–1909", è invece incentrato soprattutto sulle condizioni di vita e lavoro delle maestranze impiegate nella realizzazione della galleria ferroviaria dei Tauri, e sull'impatto che ebbe sulla società locale l'afflusso di una massa consistente di manodopera straniera. L'opera rappresentava un elemento chiave della linea ferroviaria che avrebbe dovuto collegare l'area boema a Trieste attraverso il Salisburghese, proponendosi in alternativa al tracciato della *Südbahn* passante per Vienna, che aveva garantito per decenni alla società titolare una posizione di sostanziale monopolio nella gestione dei traffici tra le aree economicamente più evolute dell'impero e il mare. Se l'infrastruttura fu portata a termine piuttosto rapidamente, il suo ruolo sarebbe però stato almeno in parte ridimensionato a causa degli sconvolgimenti portati dalla prima guerra mondiale. La realizzazione della linea fece affluire in aree alpine relativamente poco popolate e caratterizzate da una struttura sociale e culturale omogenea e ancora largamente tradizionale un'enorme quantità di manodopera – 70.000 persone nel momento di massimo sforzo – proveniente in maggior parte dalle aree meno sviluppate della monarchia asburgica, come quella balcanica. La sfida per chi dirigeva i lavori e per le comunità locali fu duplice: da un lato garantire condizioni di vita e di lavoro accettabili, assicurando vitto,

rierte inneralpine Landstriche eine enorme Anzahl an Arbeitsmigranten geführt – 70.000 waren es am Höhepunkt der Arbeiten. Sie kamen vor allem aus gering entwickelten Gebieten der Monarchie, vornehmlich aus dem Balkanraum. Dies stellte für die Bauleitung wie für die lokale Verwaltung eine große Herausforderung dar. Einerseits galt es, akzeptable Lebens- und Arbeitsbedingungen zu gewährleisten und die adäquate Verpflegung, Unterkunft sowie Gesundheitsversorgung sicherzustellen. Andererseits richtete sich das Bemühen darauf, Konflikte zu vermeiden: zum einen zwischen den verschiedenen ethnischen Gruppen der Arbeiter und zum anderen zwischen den Arbeitern und der lokalen Bevölkerung. Diese stand den neu Angekommenen überwiegend misstrauisch gegenüber und nahm sie sowohl in Hinblick auf Sprache und Kultur, aber auch in ihrem Sozialprofil als fundamental ‚anders‘ wahr. An beiden Fronten waren die Problemlagen beträchtlich.

Magdalena Pernolds Beitrag über „Die Brennerautobahn als Infrastruktur für Verkehr und Transit. Zur Entgrenzung geografischer Verkehrsräume im Zeitraum ihrer Realisierung“ verschiebt die Blickrichtung thematisch und methodisch, indem sie die Realisierung dieser international bedeutsamen Transittrecke diskursanalytisch untersucht.¹⁰ Seit den 1950er Jahren, als man konkret begann, von dem Vorhaben zu sprechen, über die Eröffnung des letzten Teilstücks im Jahr 1974 bis

alloggio e assistenza sanitaria, dall'altro evitare che sorgessero conflitti tra gruppi di operai appartenenti a etnie diverse, e tra le maestranze e la popolazione locale, piuttosto diffidente nei confronti dei nuovi arrivati, percepiti come profondamente diversi sia sotto il profilo linguistico e culturale, che sotto quello sociale. Su entrambi questi fronti i problemi furono di non poco conto.

Con Magdalena Pernold e il suo contributo “Die Brennerautobahn als Infrastruktur für Verkehr und Transit. Zur Entgrenzung geografischer Verkehrsräume im Zeitraum ihrer Realisierung” il focus tematico e metodologico si sposta sull’analisi del discorso in relazione alla realizzazione di un’importante opera infrastrutturale di rilevanza internazionale come l’autostrada del Brennero.¹⁰ Nell’arco di tempo che va dagli anni Cinquanta, quando si cominciò a parlare concretamente del progetto, passando per l’apertura dell’ultimo tratto autostradale nel 1974, fino ad arrivare ai giorni nostri, i temi ai quali l’infrastruttura è stata associata nel discorso pubblico sono cambiati profondamente, riflettendo non soltanto i mutamenti intercorsi nel quadro congiunturale, ma anche quelli che hanno riguardato gli atteggiamenti e la cultura delle società locali. Negli anni Cinquanta, il *Wirtschaftswunder* tedesco, il miracolo economico italiano e il processo di formazione della Comunità economica europea costituirono una spinta importante per la realizza-

10 Vgl. dazu auch die kürzlich erschienene Monographie der Autorin: Magdalena PERNOLD, Traumstraße oder Transithölle? Eine Diskursgeschichte der Brennerautobahn in Tirol und Südtirol, Bielefeld 2016.

10 Cfr. ora la monografia della stessa Magdalena PERNOLD, Traumstraße oder Transithölle? Eine Diskursgeschichte der Brennerautobahn in Tirol und Südtirol, Bielefeld 2016.

in die Gegenwart haben sich die Inhalte des öffentlichen Diskurses rund um die Brennerautobahn tiefgreifend gewandelt. Dies ist nicht nur den günstigen konjunkturellen Entwicklungen geschuldet, sondern geht auch mit kulturellen Veränderungen der lokalen Gesellschaften einher. Das deutsche „Wirtschaftswunder“ der 1950er Jahre und sein italienisches Pendant sowie der Entstehungsprozess der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft gaben den entscheidenden Anstoß für die Umsetzung dieses technisch wie finanziell höchst anspruchsvollen Bauvorhabens. In der ersten Phase dominierten im öffentlichen Meinungsbild Themen wie der erwartete Modernisierungseffekt und die wirtschaftspolitische Bedeutung dieser Infrastrukturmaßnahme, aber – vor allem aus der Sicht Österreichs, das sich geopolitisch in einer schwierigen Lage befand – auch die Frage, ob die neue Verkehrsverbindung das europäische Projekt zu stärken vermochte. Obwohl die Zeit am Übergang von den 1950er zu den 1960er Jahren von massiven politischen Spannungen in Zusammenhang mit der Südtirolfrage geprägt war, wurde das Autobahnprojekt über den Brenner nie unterbrochen. Abgesehen von einigen wenigen Gegenstimmen, verlagerte sich die Debatte in dieser Zeit hin zur Frage der Streckenführung zwischen dem Brenner und Bozen. Zwei mögliche Trassen standen einander gegenüber: Die eine verlief durch das Eisacktal, die andere favorisierte eine Verbindung über das Passeiertal und Meran. Dabei vermischten sich lokale und überregionale Interessenslagen: Die zweite Variante war

zueine opera che si presentava assai impegnativa sotto il profilo tecnico e finanziario. In una prima fase dunque i temi forti nel dibattito pubblico furono associati essenzialmente all’impatto modernizzatore dell’infrastruttura, al suo significato in termini di sviluppo economico e – soprattutto da parte dell’Austria che si trovava all’epoca in una delicata posizione geopolitica – sul contributo che l’opera poteva dare al rafforzamento del progetto europeo. Nonostante il periodo a cavallo tra gli anni Cinquanta e gli anni Sessanta del Novecento sia stato segnato da forti tensioni politiche connesse alla questione sudtirolese, il progetto non si è fermato, e, al di là di alcune posizioni minoritarie contrarie alla realizzazione, la discussione si è spostata soprattutto sul tracciato che l’autostrada avrebbe dovuto seguire tra il Brennero e Bolzano. Qui si contrapponevano due progetti. Uno favoriva il percorso attraverso la Val d’Isarco, l’altro prevedeva una direttrice val Passiria-Merano. Qui interessi locali e esterni si mescolavano, con la seconda variante sostenuta non soltanto dal mondo imprenditoriale e turistico meranese e dal quotidiano *Alto Adige*, ma anche da esponenti lombardi, che immaginavano un possibile sviluppo autostradale con un traforo dello Stelvio verso Milano. Gli anni Settanta hanno poi visto non solo il completamento dell’opera e la sua entrata in esercizio, ma anche l’emergere di un mutamento di sensibilità nella società locale, con una crescente attenzione agli aspetti critici sotto il profilo dell’impatto ambientale connessi all’enorme aumento dei flussi di traffico sull’autostrada.

nicht nur von Meraner Unternehmern und Touristikern sowie von der Tageszeitung *Alto Adige* getragen, sondern auch von lombardischen Exponenten, denen eine mögliche Weiterführung der Autobahn mittels Untertunnelung des Stilfser Jochs bis nach Mailand vorschwebte. In den 1970er Jahren erfolgten die Fertigstellung der Autobahn und deren Inbetriebnahme – zugleich kam es aber auch zu einer steigenden Sensibilisierung im lokalen und regionalen Raum, als sich Umweltprobleme infolge des enorm angestiegenen Verkehrsaufkommens verstärkten.

Die Brennerautobahn kehrt im Beitrag von Paolo Tedeschi über die Finanzierung dieser Alpenquerung durch die Europäische Investitionsbank (EIB) in den 1960er und 1970er Jahren wieder, womit der Autor ein bisher kaum behandeltes Thema der alpinen Verkehrsinfrastruktur aufgreift. Die Beschaffung der Geldmittel für ein solches Unterfangen stellte eine eminent wichtige Frage dar. Denn es handelte sich nicht nur um einen beträchtlichen Finanzierungsbedarf, sondern auch der Zeitabstand zwischen der Investition und dem Moment, in dem die Autobahn Gewinne abwerfen würde und die Investitionskosten hereingeholt werden konnten, war groß. Was die Brennerautobahn betrifft, so ist auch die spezifische Situation der Betreibergesellschaft auf italienischer Seite, der Brennerautobahn AG, zu berücksichtigen. Im Unterschied zu anderen großen italienischen Autobahnbauten hielt nicht sie als staatlich kontrollierte Autobahngesellschaft das Mehrheitskapital. Dieses verteilte sich vielmehr auf politische

L'autostrada del Brennero ritorna nel contributo di Paolo Tedeschi, intitolato "Attraversare le Alpi per formare l'Europa: la BEI e il finanziamento dei progetti relativi alle vie di comunicazione alpine (anni 1960 e 1970)", in cui l'autore si occupa di un tema finora poco trattato, ovvero il ruolo giocato dalla Banca europea degli investimenti nel finanziamento delle infrastrutture di trasporto attraverso le Alpi. Il reperimento delle risorse per finanziare tali opere era una questione di grande rilevanza non soltanto per il fatto che si trattava di importi piuttosto ingenti, ma anche per la sfasatura temporale, in alcuni casi decisamente rilevante, tra l'erogazione del finanziamento e il momento in cui l'infrastruttura avrebbe cominciato a generare entrate per ripagare l'investimento. Per quanto riguarda l'autostrada del Brennero poi, occorre anche considerare la particolare conformazione della società che controllava la parte italiana del progetto (Autostrada del Brennero spa). A differenza di quanto accaduto per altri grandi realizzazioni autostradali nazionali infatti, in questo caso il capitale di maggioranza non era detenuto dalla Società Autostrade, controllata dallo Stato, ma da una serie di soggetti politici ed economici finanziariamente assai più deboli, ovvero regioni, province, comuni e camere di commercio interessate dal tracciato. Ecco dunque che l'intervento massiccio e a condizioni favorevoli da parte della BEI, la cui istituzione era prevista già nei trattati di Roma istitutivi della CEE del 1957, fu particolarmente importante. Un aspetto merita ancora di essere richiamato, ovvero il fatto che il finan-

und wirtschaftliche Akteure kleinerer Größenordnung: auf Provinzen, Regionen, Gemeinden und Handelskammern, die am Vorhaben interessiert waren. Daher spielte der von der EIB, deren Errichtung bereits 1957 in den Verträgen von Rom vorgesehen war, zu günstigen Konditionen erteilte hohe Kredit eine entscheidende Rolle. Es gilt noch hervorzuheben, dass die Finanzierung – im Einklang mit den damaligen Motivlagen der europäischen Politik – grundsätzlich den Zweck verfolgte, die ökonomische und soziale Disparität des italienischen Südens zu verringern. Im Ergebnis allerdings zogen die unmittelbar vom Verkehrsausbau betroffenen Regionen in den Alpen und in der Poebene den größten Nutzen daraus.

Die vier Beiträge dokumentieren, dass sich die Geschichte von Transport- und Verkehrssystemen in einem neuen Aufwind befindet und dass sie ein international lebendiges, von innovativen methodischen Zugängen getragenes Forschungsfeld ist. Sie zeigen auch, wie sehr sich der Alpenraum trotz seiner Besonderheit immer stärker in umfassende historische Prozesse integriert hat. Und so überlappen sich die durchquerten und die gelebten Alpen am Ende unweigerlich.

Andrea Bonoldi und Hannes Obermair

ziamento, coerentemente con lo spirito che animava gli interventi europei, era sostanzialmente motivato dalla volontà di ridurre il divario economico e sociale dell'Italia meridionale. In realtà però furono soprattutto le aree più direttamente interessate dai progetti, quelle alpine e quelle padane, che ne beneficiarono in misura maggiore.

I quattro contributi sono la testimonianza di una ritrovata vivacità dell'analisi storica dei sistemi di trasporto e comunicazione, che a livello internazionale è oggi supportata anche da approcci metodologici innovativi, e mostrano quanto le aree alpine siano andate sempre più integrandosi, pur con la propria specificità, in processi storici di ampia portata. E così, alla fine, le Alpi attraversate e le Alpi vissute finiscono inevitabilmente per sovrapporsi.

Andrea Bonoldi e Hannes Obermair

Attraversare le Alpi per formare l'Europa: la BEI e il finanziamento dei progetti relativi alle vie di comunicazione alpine (anni 1960 e 1970)

Paolo Tedeschi

1. Introduzione: obiettivi, rilevanza e limiti dell'analisi svolta

Obiettivo di questo contributo, basato essenzialmente su documenti disponibili presso l'Archivio della Banca Europea degli Investimenti (BEI), è quello di mettere in evidenza le ragioni che, nel corso degli anni Sessanta e nella prima metà degli anni Settanta del Novecento, portarono le istituzioni europee a finanziare il rinnovamento o la costruzione in area alpina di importanti infrastrutture utili a collegare l'Italia agli altri paesi membri della Comunità Economica Europea (CEE) e in particolare alla Francia e alla Germania Occidentale. Nel periodo qui analizzato la Bei finanziò per un totale di oltre 90 milioni di UCE (l'Unità di Conto Europea indicata anche con la formula u.c., ovvero unità di conto)¹ il rinnovamento o la costruzione di quattro importanti vie di comunicazione alpine: si trattava di due linee ferroviarie e di due tratti autostradali che mettevano in relazione la Francia con Genova (via Modane), il Piemonte e la Valle d'Aosta, nonché la Baviera con il Trentino-Alto Adige e quindi con la pianura padano-veneta.

L'obiettivo del finanziamento di tali vie di comunicazione era migliorare i collegamenti tra il mercato italiano e quelli degli altri paesi membri della CEE e soprattutto tra questi ultimi e le regioni del Mezzogiorno. Le nuove infrastrutture dovevano rendere più veloci le relazioni commerciali tra l'Europa transalpina e il Mezzogiorno. Era proprio lo sviluppo economico e sociale di

1 L'UCE (dal francese *Unité de Comptabilité Européenne*) era la moneta di conto ufficiale della CEE ed era utilizzata per la redazione della contabilità in ambito comunitario e per l'emissione di prestiti da parte di istituzioni quali la CECA e la BEI. Creata nel 1950 in occasione dell'istituzione dell'Unione Europea dei Pagamenti (il primo organismo che, attraverso il clearing, consentì dopo la seconda guerra mondiale di avere pagamenti internazionali in valuta tra i paesi europei), l'UCE aveva un valore prefissato in oro pari a quello del dollaro USA, ovvero di 0,888671 grammi di fino. Tale rapporto di cambio fu abbandonato nel 1975 in seguito alle forti fluttuazioni dei cambi generate nel corso della prima metà degli anni Settanta dalla crisi valutaria internazionale connessa alla fine del *gold exchange standard* e agli effetti gravemente inflativi provocati dal primo shock petrolifero (a partire dall'autunno 1973 si registrò un incremento del prezzo del petrolio del 400% in un solo anno). Il valore dell'UCE fu quindi legato a quello delle valute comunitarie, ovvero risultava da quello di un paniere di monete che avevano tassi di cambio fluttuanti (e quindi anche il suo valore iniziò a fluttuare). L'utilizzo dell'UCE finì nel marzo 1979 quando fu istituita la *European Currency Unit* (ECU), ovvero la moneta scritturale del nuovo Sistema Monetario Europeo. In riferimento ad UCE ed ECU esiste un'ampia bibliografia che non può essere qui integralmente indicata. Cfr., tra gli altri: Jakob J. KAPLAN/Gunther SCHLEMMINGER, *The European Payments Union: Financial Diplomacy in the 1950s*, Oxford 1989; Brian TEW, *L'evoluzione del sistema monetario internazionale*, Bologna 1989; Jean-Claude KOENE/Alexandre LAMFALUSSY (a cura di), *In Search of a New Monetary Order*, Bruxelles 2013. Si noti infine che il tasso di cambio tra UCE ed ECU era alla pari e quindi, essendo alla pari anche il tasso cambio tra ECU ed Euro ad inizio 1999, gli importi espressi in UCE sono di fatto in Euro, sebbene questo non abbia ovviamente alcun significato per valori relativi agli anni Sessanta e Settanta.

quest'ultimo l'obiettivo finale dei finanziamenti relativi alle ferrovie e autostrade alpine. Nella logica delle politiche comunitarie aventi come obiettivo la coesione economica e sociale lo sviluppo del Mezzogiorno dipendeva, infatti, dalla realizzazione di vie di comunicazione più rapide ed efficienti tra il nord e il sud della CEE. Le nuove autostrade e le rinnovate linee ferroviarie consentivano di inviare materie prime e prodotti finiti a costi unitari inferiori ed erano il presupposto essenziale per dare competitività ai nuovi impianti industriali la cui creazione nel Mezzogiorno era finanziata dai governi italiani e dalla CEE. Quest'ultima agiva essenzialmente tramite i prestiti erogati dalla BEI che, in particolare nel corso degli anni Sessanta, erano indirizzati in misura molto rilevante verso i progetti relativi al Mezzogiorno: lo sviluppo economico e sociale di quest'ultimo era considerato essenziale per il successo della CEE e della sua volontà di creare un mercato comune nel quale i cittadini comunitari potevano avere beni e servizi di maggiore qualità e a prezzi reali più bassi che nel passato.²

Nel migliorare i collegamenti tra i paesi CEE transalpini e il Mezzogiorno, la realizzazione delle infrastrutture alpine diventava ovviamente anche un ulteriore volano di sviluppo per le regioni alpine, la Liguria e la pianura padano-veneta che avevano il vantaggio di essere meglio collegate sia con Francia e la Germania occidentale. Le nuove vie di comunicazione rendevano più facili gli scambi tra i due versanti alpini e favorivano lo sviluppo economico delle valli. Non solo le imprese agricole e industriali di tali aree vedevano migliorare i tempi di collegamento con i mercati di pianura, ma ad approfittare delle nuove vie di comunicazione erano anche le attività produttive e di servizi legate al turismo alpino visto che gli amanti della montagna (in particolari sciatori e scalatori) potevano raggiungere più rapidamente le loro destinazioni preferite.

Così, pur in presenza di nuove infrastrutture che non sempre avevano quel limitato impatto ambientale auspicato dalle popolazioni locali, l'esito dei finanziamenti erogati dalla BEI alle linee ferroviarie e alle autostrade che attraversavano le Alpi fu globalmente positivo per le comunità alpine. Le popolazioni delle vallate alpine ebbero di fatto più vantaggi che gli abitanti del Mezzogiorno (al cui sviluppo economico e sociale erano destinati i prestiti della BEI). Mentre

2 In riferimento alla creazione della BEI e ai suoi obiettivi esiste un'ampia bibliografia che non può essere qui integralmente riportata. Oltre ai *reports* pubblicati annualmente dalla stessa BEI (in particolare quelli editi per festeggiare rispettivamente i cinque, dieci, 15, 20, 25 anni dalla propria nascita) cfr. tra gli altri: Mathias KIPPING, *La Banque Européenne d'Investissement, de l'idée à la réalité (1949-1968)*. In: *Le rôle des ministères des finances et de l'économie dans construction européenne (1957-1978)*, Paris 2002; Eric BUSSIERE/Michel DUMOULIN/Emilie WILLAERT (a cura di), *The Bank of the European Union. The EIB, 1958-2008*, Luxembourg 2008; René LEBOUTTE, *La Banque Européenne d'Investissement: cinquante ans de cohésion économique et sociale*. In: Sandrine DEVAUX/René LEBOUTTE/PHILIPPE POIRIER (a cura di), *Le Traité de Rome. Histoires pluridisciplinaires. L'apport du Traité de Rome instituant la Communauté Economique Européenne*, Bruxelles 2009, pp. 77-98; Lucia COPPOLARO, *Setting up the Financing Institution of the European Economic Community: the Creation of the European Investment Bank (1955-1957)*. In: *Journal of European Integration History* 2 (2010), pp. 87-104; Donatella STRANGIO, *La rinascita economica dell'Europa. Dall'European Recovery Program all'integrazione europea e alla Banca per gli Investimenti*, Soveria Mannelli 2011. E' ai testi sopra indicati, oltre ovviamente ai documenti analizzati presso l'Archivio della BEI (da ora ABEI), che si riferisce quanto indicato nel paragrafo due.

i progetti relativi alle infrastrutture alpine furono realizzati nei tempi previsti e senza significativi incrementi di spesa rispetto a quanto inizialmente previsto, gli investimenti effettuati nel Mezzogiorno per la costruzione di nuovi poli industriali e per la realizzazione di nuove infrastrutture non si dimostrarono all'altezza delle aspettative dei vertici della BEI. Questi ultimi rilevavano che nel Mezzogiorno molti progetti venivano realizzati solo in misura parziale e/o in tempi più lunghi del previsto. I ritardi nella realizzazione dei progetti e il conseguente incremento dei costi finali portavano a un'allocazione non ottimale delle risorse investite e soprattutto al mancato raggiungimento degli obiettivi di sviluppo del Mezzogiorno che avevano portato le istituzioni europee a destinare a tale area una parte rilevante dei fondi erogati dalla BEI: non solo la crescita economica e sociale dell'Italia meridionale fu inferiore alle aspettative, ma le differenze economiche e sociali tra nord Europa e Mezzogiorno rimasero ampie.³

Da quanto sopra indicato emerge come il contributo possa interessare più ambiti tematici che sono continuamente oggetto di analisi e ricerche storiche:

- a) quelli relativi alla recente storia economica delle vallate alpine in occasione del boom economico e dell'avvento del turismo di massa;
- b) quelli riguardanti la storia della prima fase dell'integrazione europea e il ruolo delle istituzioni comunitarie che operavano per raggiungere la coesione economica e sociale dei paesi CEE all'interno del nuovo mercato comunitario realizzato nel corso degli anni Sessanta;
- c) quelli riferiti all'impatto economico e sociale connesso al miglioramento e alla realizzazione di nuove infrastrutture.

Il contributo presenta peraltro alcuni limiti che dipendono dalle fonti utilizzate, ovvero dall'uso esclusivo di documenti presenti nell'Archivio della BEI: questo comporta ovviamente una visione solo istituzionale/europea dei finanziamenti erogati e dei loro scopi ed effetti. Mancano quindi, se non rilevabili nei documenti della BEI, i commenti e le reazioni rintracciabili in altre fonti

3 Sui finanziamenti erogati dalla BEI per lo sviluppo economico e sociale del Mezzogiorno cfr.: Paolo TEDESCHI, *The EIB and the Economic and Social Development of Italy from 1958 to the Beginning of the 1970s*. In: Eric BUSSIERE/DUMOULIN/WILLAERT, *The Bank of the European Union*, pp. 73–90; Matteo GOMELLINI/Alessandro TOSONI, *I finanziamenti della Banca europea per gli investimenti nel Mezzogiorno*. In: *Rivista economica del Mezzogiorno* 23, 4 (2009), pp. 869–900; Donatella STRANGIO, *La Bei e la Cassa per il Mezzogiorno. Criteri di funzionamento e di gestione*. In: *La Cassa per il Mezzogiorno. Dal recupero dell'Archivio alla promozione della ricerca / Quaderni SVIMEZ* 44 (2014), pp. 261–272, nonché le bibliografie e i riferimenti archivistici ivi indicati. Per un'analisi critica di quanto fatto dalle istituzioni finanziarie comunitarie e dalla Cassa per il Mezzogiorno in favore dell'Italia meridionale, soprattutto in riferimento ai risultati ottenuti che furono inferiori alle aspettative, esiste un'ampia bibliografia che è peraltro oggetto di dibattito. Si cfr. in particolare: Salvatore CAFIERO, *Storia dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno (1950–1993)*, Manduria 2000; Amedeo LEPORE, *Cassa per il Mezzogiorno e politiche di sviluppo*. In: Andrea LEONARDI (a cura di), *Istituzioni ed economia*, Bari 2011, pp. 107–165; Emanuele FELICE/Amedeo LEPORE/Stefano PALERMO (a cura di), *La convergenza possibile. Strategie e strumenti della Cassa per il Mezzogiorno nella seconda metà del Novecento*, Bologna 2016, nonché, per un'analisi di lungo periodo, Emanuele FELICE, *Perché il Sud è rimasto indietro*, Bologna 2013; Vittorio DANIELE/Paolo MALANIMA, *Perché il Sud è rimasto indietro? Il Mezzogiorno tra storia e pubblicistica*. In: *Rivista di Storia Economica* 1 (2014), pp. 3–35; Giuseppe L.C. PROVENZANO, *Perché il Sud è rimasto indietro? Il ruolo delle politiche. Contributo al dibattito a partire da un saggio di Emanuele Felice*. In: *Rivista Economica del Mezzogiorno* 4 (2014), pp. 991–1045.

archivistiche, in particolare quelle delle aziende e delle comunità coinvolte nella realizzazione delle nuove infrastrutture. Il contributo non verifica gli effettivi risultati ottenuti attraverso la realizzazione di tali infrastrutture sul versante meridionale delle Alpi, in particolare in riferimento allo sviluppo economico e sociale delle vallate attraversate e al miglioramento delle relazioni con i mercati della pianura padano-veneta e con quelli transalpini: si limita a riferire il parere positivo espresso in proposito dai vertici della BEI e approvato sia dal governo italiano che dalla CEE. Il contributo non entra poi nel merito degli effetti complessivi dei finanziamenti della BEI all'Italia e in particolare al Mezzogiorno: anche in questo caso si limita a riferire quanto espresso dai vertici della BEI.

Si noti in proposito che l'obiettivo del contributo non è quello di misurare l'impatto di tale infrastrutture sulle regioni interessate e più in generale sullo sviluppo economico e sociale italiano (analisi complessa vista la posizione geografica delle aree coinvolte, il modello di *governance* esistente e la loro particolare condizione fiscale).⁴ L'obiettivo è invece far notare che la costruzione o il rinnovamento di queste infrastrutture era parte di un preciso progetto comunitario delegato alla BEI, ovvero quello di rendere più agevoli e di ampliare le relazioni commerciali tra i paesi della CEE favorendo in particolare la relazione tra Mezzogiorno e nord Europa. Da questo deriva anche la scelta di non prendere in considerazione altre rilevanti infrastrutture che furono finanziate dalla BEI, ma che non avevano questo obiettivo principale: si pensi ad esempio al caso del gasdotto tra Italia e Paesi Bassi finanziato dalla BEI nel dicembre 1972 per un importo pari a 30 milioni di UCE.⁵

Si noti infine che, per rispettare i limiti legati alle esigenze di riservatezza della BEI, molte informazioni relative ai prestiti erogati non sono state indicate e in particolare quelle legate alle persone coinvolte: sono infatti stati omessi tutti i nomi dei funzionari coinvolti e tutti i riferimenti che potessero portare al loro riconoscimento.

4 Si noti che tre infrastrutture su quattro sono in Valle d'Aosta e Trentino-Alto Adige, regioni a statuto speciale con una fiscalità tradizionalmente generosa. La quarta è invece strettamente connessa al porto di Genova: la BEI segnala l'impatto positivo della rinnovata ferrovia sul porto ligure, ma è chiaro che lo sviluppo di quest'ultimo è determinato anche da altre variabili. Per evidenziare la rilevanza delle quattro infrastrutture si potrebbe confrontare lo sviluppo delle vallate qui analizzate col declino economico-demografico di molte vallate piemontesi o confrontare le eccellenti performances economiche della provincia di Verona (massima beneficiaria subalpina del migliore collegamento con la Germania via Brennero) con quelle di altre province venete lontane da tali infrastrutture (ad esempio Rovigo). E' però chiaro che il successo (o il mancato sviluppo o la crescita inferiore) non può essere messa in correlazione solo alla presenza o meno delle infrastrutture finanziate dalla BEI. Il contributo si limita quindi a prendere atto del giudizio positivo dato dai vertici della BEI.

5 Il gasdotto partiva dal giacimento di gas naturale di Drenthe e trasportava in Italia la materia prima acquistata dall'ENI. Cfr. ABEI, CD 4/71, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 26, 27 et 28 janvier 1971.

2. La BEI e il suo ruolo nella CEE e in particolare in Italia negli anni Sessanta e Settanta

La BEI, istituzione bancaria europea dotata di personalità giuridica prevista dall'articolo 129 dei trattati di Roma, fu costituita il 1° gennaio 1958 al fine di contribuire allo sviluppo del mercato comune. Utilizzando la raccolta di capitali sui mercati internazionali e facendo ricorso anche a fondi propri (forniti da tutti gli stati appartenenti alla CEE) la BEI aveva (e ha tuttora) il compito di facilitare il finanziamento di progetti la cui realizzazione era di interesse comunitario. La BEI finanziava (mettendo a disposizione liquidità monetaria o costituendosi come garante verso terzi) progetti di modernizzazione delle regioni meno sviluppate della CEE, progetti di rinnovamento e/o riconversione delle imprese o di creazione di nuove attività produttive di beni e servizi, progetti di comune interesse degli stati aderenti alla Comunità.⁶ Come indicato nell'articolo 130 dei trattati di Roma tali progetti, per la loro ampiezza o natura, non potevano essere interamente finanziati da pool di imprese degli stati comunitari: la BEI si assumeva quindi il ruolo di finanziatore supplementare che consentiva il pieno finanziamento dei progetti, ovvero la loro realizzazione. Istituzione bancaria indipendente, ma obbligata per statuto ad agire al servizio degli interessi della CEE, la BEI consentiva quindi di far avviare progetti molto onerosi, ma ritenuti essenziali per lo sviluppo economico e sociale delle aree in cui dovevano essere realizzati.

Da quanto sopra indicato derivavano importanti conseguenze che rendevano l'attività di finanziamento della banca assolutamente unica nel contesto comunitario. Gli stati membri erano garanti dei prestiti fatti dalla BEI per progetti che si realizzavano sul loro territorio: questo li obbligava a controllare la piena attuazione dei progetti e la loro sostenibilità finanziaria, ma nel contempo consentiva loro di offrire alle proprie imprese prestiti a tassi di interesse molto competitivi rispetto a quelli esistenti sul mercato monetario internazionale. Per evitare una concorrenza sleale nei confronti dei maggiori istituti bancari esistenti nella comunità, che non potevano giovare della garanzia statale e nemmeno procurarsi il denaro sul mercato monetario internazionale

6 La BEI metteva a disposizione del progetto quella che, in tecnica bancaria, veniva definita un'apertura di credito: il beneficiario prelevava di norma la somma in un'unica soluzione (sebbene potesse comunque effettuare più prelievi separati) e restituiva alle scadenze previste le rate comprensive di interessi. In altri casi la BEI non metteva a disposizione liquidità ma semplicemente garantiva il proprio intervento in caso di mancato rimborso del debitore principale: in virtù di tale garanzia quest'ultimo si presentava presso un istituto di credito (avente sede in un paese della CEE) e poteva ottenere un prestito (di norma nella forma contrattuale di un'apertura di credito o di uno sconto di cambiali) a un costo complessivo che risultava inferiore (considerando anche la commissione pagata alla BEI) a quello normalmente praticato ai clienti privi della "garanzia BEI". Questo secondo tipo di operazioni consentiva alla BEI di ampliare, quando necessario, la propria capacità di finanziare progetti di interesse europeo. Per tutte le informazioni relative alle modalità di intervento della BEI, alle clausole contrattuali utilizzate (tassi d'interesse, durata dei finanziamenti, tipologia dei prestiti ecc.) si cfr., oltre alla bibliografia sulla BEI precedentemente indicata, *La Banque Européenne d'Investissement*, In: *Notes et Etudes Documentaires* 4022-4023 (17 septembre 1973), pp. 21-23, 27-29, 33-34.

a tassi di interesse molto bassi (come poteva invece la BEI in virtù del fatto di avere capitali propri forniti dagli stati membri della CEE e di poter offrire ai propri creditori la garanzia in solido dei beni di ben sei nazioni), era inoltre previsto che il finanziamento della BEI non potesse eccedere il 50% del valore del progetto. In questo modo si lasciava un ampio margine di intervento agli altri istituti bancari nazionali che erano per altro consapevoli di partecipare a progetti impossibili da realizzare senza l'essenziale intervento della BEI.⁷

Il finanziamento dei progetti relativi alla creazione o al rinnovamento di infrastrutture nonché, per le aree più arretrate della Comunità, alla costruzione di nuovi poli industriali veniva attuato dalla BEI seguendo le regole generali stabilite in ambito CEE per la corretta allocazione dei fondi comunitari. La priorità andava ovviamente a ciò che consentiva la realizzazione di quella coesione economica e sociale tra i paesi comunitari che era stabilita nei trattati di Roma: questo non significava però la creazione di percorsi "eccessivamente preferenziali" nei confronti dei progetti italiani, visto che i funzionari della BEI erano tenuti a effettuare un'analisi molto precisa delle reali necessità di finanziamento dei singoli progetti, degli obiettivi finali da raggiungere e soprattutto degli effetti positivi che potevano essere generati (ovviamente in termini di crescita economica e di sviluppo sociale). Una volta verificata l'utilità del progetto e la capacità di realizzarlo da parte delle imprese richiedenti il finanziamento, la BEI erogava il prestito a lungo termine (dai dieci ai venti anni) che includeva una franchigia di durata compresa fra i tre e i cinque anni, ovvero un periodo di tempo nel quale non si doveva rimborsare il capitale, ma si calcolavano solo gli interessi.

Il fatto che l'obiettivo primario dei progetti fosse quello di ridurre e in prospettiva annullare il gap esistente tra le regioni meno sviluppate della CEE e le altre comportava, almeno fino alla grave crisi economica legata allo shock petrolifero e al contemporaneo ingresso inglese nella Comunità, un'attenzione particolare al finanziamento del Mezzogiorno italiano: negli anni Sessan-

7 Si noti che, proprio per evitare che la BEI fosse vista come concorrente all'attività di finanziamento svolta dalle principali banche dei paesi membri della CEE, una delle prime operazioni svolte dalla presidenza della BEI fu quella di scrivere a tali banche (per l'Italia la Banca Commerciale Italiana) una lettera in cui si spiegava il ruolo dell'istituzione e soprattutto si annunciava l'imminente apertura di rilevanti depositi presso le stesse. Il quadro era molto chiaro ed annullava tutti i timori di una concorrenza sleale perché fatta da una banca finanziata da fondi comunitari: non solo la BEI creava nuove occasioni di intervento per le principali banche europee, ma con i propri depositi aumentava la loro disponibilità di risorse finanziarie e quindi diveniva di fatto un'istituzione che le supportava. Si noti inoltre che, al fine di garantirsi liquidità in più valute e di mantenere la "clausola monetaria" (ovvero la regola che il beneficiario del prestito doveva rimborsare il prestito nella valuta ricevuta), la BEI aveva aperto conti correnti presso le banche di emissione dei paesi membri della CEE, nonché presso la *Federal Reserve Bank* di New York. A tali banche le società beneficiarie dei finanziamenti dei prestiti BEI potevano rivolgersi sia per ritirare le somme ottenute in prestito, sia per rimborsare capitale e interessi. Si noti infine che nel periodo qui analizzato la BEI trovava le risorse necessarie alla sua attività non solo nei capitali versati dagli stati membri (pari alla nascita ad un milione di UCE versato in parte in oro, in parte in valute dei paesi CEE e dollari USA), ma anche nei prestiti ottenuti sui sei mercati comunitari, in Svizzera e USA (e in seguito in Giappone). Cfr. *ibidem*, pp. 15-17.

ta quest'ultimo rappresentava infatti l'area più arretrata a livello economico e sociale in ambito comunitario. Dalla sua istituzione ai primi anni Settanta la metà dei finanziamenti attribuiti dalla BEI, sia come numero di progetti finanziati, sia come valori prestati, fu così assegnata all'Italia al fine di finanziare numerosi progetti dedicati alla creazione di infrastrutture e nuovi poli produttivi nel Mezzogiorno: appartenevano a quest'ultimo quasi il 92% dei progetti italiani finanziati dalla BEI e oltre l'80% degli importi da essa complessivamente erogati (cfr. tabella 1 in appendice). Si noti peraltro che, considerando i soli sei paesi CEE, la quota destinata all'Italia è in realtà molto più alta, ovvero oltre il 61%; si riduce al 51% se si prendono in esame anche i finanziamenti erogati ai "paesi associati", ovvero la Grecia, la Turchia, i territori d'oltremare francesi e le ex colonie africane dei paesi della Comunità (cfr. tabella 2).

La preferenza accordata all'Italia non era certo casuale visto che la costituzione della BEI era stata richiesta dal governo italiano: non solo in base ai trattati di Roma, la BEI era una delle due istituzioni europee espressamente destinate alla realizzazione della coesione economica e sociale in ambito CEE (l'altra era il Fondo Sociale Europeo, FSE), ma è da notare che il Protocollo annesso ai trattati e relativo all'Italia prevedeva esplicitamente l'impiego delle risorse messe a disposizione di BEI e FSE al fine di favorire l'attuazione del piano decennale di espansione economica e di miglioramento della qualità della vita (ovvero il piano Vanoni). E sempre non casualmente ai vertici della BEI era stato inizialmente messo un italiano (Pietro Campilli, esponente democristiano e più volte ministro nei diversi governi al potere nella fase di ricostruzione post-bellica) che aveva avuto il compito di avviare l'istituzione (ne fu presidente dal gennaio 1958 fino al maggio 1959 quando passò alla presidenza del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, CNEL) orientandola subito verso la realizzazione degli obiettivi per cui era nata. A lui era poi succeduto, restando in carica dal giugno 1959 fino al settembre 1970, Paride Formentini (già dirigente dell'Istituto Mobiliare Italiano, della Società Finanziaria Telefonica e della Finmare e poi direttore generale in Banca d'Italia): la sua designazione confermava sia che all'Italia spettava un rapporto privilegiato con la BEI, sia che il governo italiano voleva affidare la gestione di tale istituzione comunitaria a dirigenti di provata competenza in ambito creditizio e, allo stesso tempo, convinti della rilevanza dell'intervento pubblico nell'economia.

Si noti peraltro che spesso la BEI non aveva relazioni dirette con le imprese che di fatto costruivano le infrastrutture e/o i nuovi poli industriali: per tutti i finanziamenti relativi al Mezzogiorno utilizzava come interfaccia la Cassa del Mezzogiorno e le tre società finanziarie pubbliche cui era affidato il compito di seguire l'evoluzione dei progetti finanziati che si trovavano nelle aree di competenza loro assegnate, ovvero l'Istituto per lo Sviluppo Economico dell'Italia Meridionale (l'ISVEIMER, che si occupava del cosiddetto Mezzogiorno continentale), l'Istituto Regionale per il Finanziamento alle Industrie in Sicilia

(l'IRFIS, la cui area di competenza era la Sicilia) e il Credito Industriale Sardo (il CIS, la cui attività era dedicata alla Sardegna). Si noti in proposito che, ai fini dell'erogazione dei finanziamenti della BEI, il Mezzogiorno includeva otto regioni (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia) cui si sommavano le provincie di Ascoli, Frosinone, Latina e Rieti, alcuni comuni della parte meridionale della provincia di Roma, nonché le isole toscane Elba e Giglio. Proprio la presenza di due regioni a statuto speciale comportava per queste ultime il ricorso a enti di natura regionale al posto dell'ISVEIMER ed è inoltre evidente che l'inserimento di alcune provincie e località di regioni non inserite nel Mezzogiorno 'storico' serviva all'Italia per finanziare, tramite la BEI, progetti in loco in via prioritaria (ad esempio un nuovo sistema di approvvigionamento dell'acqua per le isole d'Elba e del Giglio). Solo la somma degli effetti dello shock petrolifero (e la successiva forte instabilità dei tassi di cambio tra le valute comunitarie) e dell'ingresso del Regno Unito nella CEE (con la conseguente entrata in funzione nel 1975 del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) avrebbe modificato l'attitudine della BEI riducendo la rilevanza del Mezzogiorno e aumentando i finanziamenti verso altre aree della CEE (con l'inclusione dell'Italia centrale e settentrionale).

Si noti infine che ai finanziamenti erogati dalla BEI che passavano tramite la Cassa del Mezzogiorno si aggiungevano quelli connessi alla realizzazione di tutte le infrastrutture che potevano migliorare i collegamenti tra il Mezzogiorno e il nord Europa: questi ultimi, sia che fossero prima effettuati via mare (tramite il porto di Genova) o che fossero direttamente avviati su ferrovia o su strada, attraversavano ovviamente il centro-nord e in particolare la pianura padano-veneta e l'arco alpino. In questi casi il rapporto contrattuale poteva vedere un'interfaccia istituzionale come l'IMI, il Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche (CREDIOP) e l'Istituto di Credito per le Imprese di Pubblica Utilità (ICIPU), oppure vedeva al tavolo delle trattative con i vertici della BEI la presenza di dirigenti di società pubbliche importanti come le Ferrovie dello Stato, la Società Autostrade Concessioni e Costruzioni, la STET-SIP e l'Italcantieri-CMF (Costruzioni Meccaniche Finsider).⁸ In merito alla distribuzione dei progetti finanziati e degli importi dei relativi finanziamenti si nota peraltro il ruolo assolutamente prioritario assunto dalla Cassa per il Mezzogiorno (cui andavano oltre il 79% dei primi e quasi il 55% dei secondi, tutti ovviamente destinati all'Italia meridionale), nonché la chiara preferenza data alla

8 Sugli enti beneficiari dei prestiti erogati dalla BEI in Italia cfr. la tabella 1 in appendice. Si noti inoltre che Italcantieri-CMF fu beneficiaria di ben due finanziamenti della BEI, gli unici che, negli anni Sessanta, non arrivarono nel Mezzogiorno pur non facendo riferimento a infrastrutture. Nel 1962 la BEI erogò, infatti, 4,8 milioni di UCE per la riconversione di una parte dei cantieri navali di Livorno in stabilimenti di carpenterie metalliche della CMF di Livorno in grado di dare lavoro a 1.000 lavoratori. All'Italcantieri furono erogati, nel 1968, ben 10 milioni di UCE (6.250 milioni di lire) per la modernizzazione dei cantieri di Monfalcone (prestito al tasso del 6,5% da rimborsare dopo dodici anni con i primi tre anni di franchigia). Cfr. ABEI, CD 33/67, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 7 et 8 décembre 1967.

realizzazione di nuove infrastrutture stradali rispetto a quelle ferroviarie (alla Società Autostrade fu assegnato oltre il 22% degli importi finanziati a fronte del quasi 5% riservato alle Ferrovie dello Stato). Anche quasi tutti i progetti e finanziamenti ricevuti dall'IMI erano rivolti al Mezzogiorno che quindi beneficiava dell'intervento della BEI in oltre il 98% dei progetti e per quasi il 97% degli importi assegnati all'Italia. Più equilibrati nella distribuzione sul territorio erano infine i progetti e finanziamenti relativi alle infrastrutture realizzate da Società Autostrade, Ferrovie dello Stato e STET-SIP: eccettuato il caso delle infrastrutture ferroviarie, erano peraltro in maggioranza indirizzate verso il centro e il nord Italia (cfr. la tabella 1 in appendice).

3. I finanziamenti della BEI in favore del rinnovamento e della costruzione di vie di comunicazione nel versante meridionale delle Alpi

I finanziamenti erogati dalla BEI con l'obiettivo di favorire il rinnovamento o la costruzione di strade ferrate e autostrade che attraversavano le valli alpine vedevano come controparte le Ferrovie dello Stato e la Società Autostrade, ma in quest'ultimo caso, se le regioni interessate erano a statuto speciale, il finanziamento arrivava alle società autostradali direttamente interessate (ovvero quella del Brennero e quella Vallostana). Indipendentemente dagli obiettivi connessi al miglioramento delle vie di comunicazione col Mezzogiorno, il rinnovamento o la realizzazione di tali vie di comunicazione avevano un impatto significativo sulle relazioni commerciali tra i paesi transalpini e le aree già economicamente sviluppate del paese: miglioravano in particolare le vie di comunicazione nelle regioni alpine sia verso la pianura padano-veneta che verso le regioni francesi e tedesche d'oltralpe.

Poiché, come già indicato, i finanziamenti erogati dalla BEI tra l'inizio degli anni Sessanta e la metà degli anni Settanta ammontavano complessivamente a oltre 90 milioni di UCE e prevedevano l'ammodernamento o la costruzione di quattro importanti vie di comunicazione tra l'Italia e gli altri paesi membri della CEE, diventava ancora più evidente il vantaggio che ne potevano trarre le regioni alpine. Esse diventavano più facilmente raggiungibili da merci e persone e questo portava sia a incrementare le attività produttive e commerciali delle imprese situate in loco, sia ad ampliare il numero di turisti che, in particolare dopo il boom economico, si recavano nelle vallate alpine per le proprie vacanze invernali ed estive.

I primi prestiti BEI furono erogati in favore del trasporto su ferrovia: con un investimento complessivo pari, per la componente erogata dalla BEI, a 26 milioni di UCE (ovvero 16.250 milioni di lire). Furono utilizzati per migliorare i trasporti "su ferro" tra la Liguria e la Francia centrale e settentrionale, nonché quelli tra la pianura padano-veneta, le Alpi orientali, l'Austria e la Baviera: nell'aprile 1961 la BEI finanziò infatti con 21 milioni di UCE (13.125 milioni di lire) l'elettrificazione e il layout della linea ferroviaria tra Genova e

Modane e con altri 5 milioni di UCE (3.125 milioni di lire) il rinnovamento della linea ferroviaria tra Bolzano e il Brennero. Così, nella prima metà degli anni Sessanta, a due delle tre principali vie di comunicazione ferroviarie alpine con la Francia e la Germania (la terza, quella passante per il San Gottardo, non implicava ovviamente l'attraversamento di aree montane in territorio italiano) fu data la capacità di supportare l'incremento del traffico merci e passeggeri, conseguente allo sviluppo economico dei paesi della CEE che vedevano un incremento annuale delle loro relazioni commerciali del 13%. La nuova elettrificazione e la sostituzione degli impianti con un sistema di trazione a corrente continua a 3.000 volts consentiva infatti di aumentare la capacità della linea ferroviaria: poteva così transitare un numero maggiore di treni formati da locomotive più grandi e potenti e quindi in grado di trainare più carrozze, ovvero si permetteva alle Ferrovie dello Stato un aumento delle quantità trasportate e una riduzione del costo di trasporto unitario. A questi vantaggi si doveva inoltre aggiungere il fatto che la BEI finanziava, con 4 milioni di UCE erogati nel 1961, anche il rinnovamento della linea ferroviaria in territorio francese, ovvero quella che collegava Modane con Chambéry (finanziamento peraltro rinnovato nel 1974): in tal modo i nuovi e più efficienti convogli ferroviari che partivano da Genova potevano arrivare più facilmente in Savoia e quindi proseguire per tutte le principali destinazioni francesi.⁹

Si noti peraltro che le condizioni dei prestiti erano particolarmente favorevoli. Il progetto di rinnovo della ferrovia Genova-Modane comportava infatti un finanziamento BEI pari al 50% dell'importo del progetto (ovvero 42 milioni di UCE, pari a 26.250 milioni di lire) rimborsabile in quasi 21 anni con un totale di interessi pari a 780.000 UCE. L'accordo con la società beneficiaria, le Ferrovie dello Stato SpA, approvato dai vertici BEI il 24 febbraio 1961 e stipulato formalmente il successivo 8 aprile, prevedeva peraltro il pagamento della prima rata di rimborso solo alla fine del 1963 e il versamento dell'ultima alla fine del 1981 (per un totale di 37 rate semestrali). Se si considera che gli interessi pagati erano al tasso del 5,625% e che il prestito fu erogato in sole tre rate di pari importo tra l'inizio di luglio 1961 e l'inizio del marzo 1962 è evidente il basso costo complessivo del prestito erogato dalla BEI. Si noti infine che, essendo in vigore fino al giugno 1968, la clausola che obbligava la banca a effettuare i prestiti in un mix di valute (esclusa quella nazionale del richiedente il prestito) il finanziamento prevedeva l'apertura di ben cinque conti correnti presso le banche d'emissioni comunitarie e quella americana.¹⁰

9 Cfr. ABEI, CD 93/61 – Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion du 15 février 1961. Nel 1974 il progetto delle SNCF "Modane" ottenne un ulteriore finanziamento dalla BEI di 18 milioni di UCE al fine di accrescere la capacità del trasporto ferroviario sulla tratta Chambéry-Modane. Ibidem., CD 57 – SG 21/73 – Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 5 et 6 juin 1973.

10 Cfr. ABEI, Pratica FS Genova-Modane (1961-7002), progetto di "elettrificazione e sistemazione [layout] della linea ferroviaria Genova-Modane, attraverso il cambiamento della corrente di trazione", financial number 10012; ibidem, CD 93/61, Procès-verbal de la réunion du 15 février 1961.

Per quanto riguarda invece il progetto di ammodernamento della ferrovia Bolzano-Brennero, l'accordo per il finanziamento, firmato il 4 maggio 1964, prevedeva l'erogazione a favore delle Ferrovie dello Stato SpA di un importo pari al 50% del costo complessivo del progetto (10 milioni di UCE, ovvero 6.250 milioni di lire): il prestito, erogato in due rate (una nel giugno 1964 e l'altra esattamente un anno dopo), prevedeva la prima rata di rimborso alla fine di maggio 1966, mentre l'ultima era stabilita alla fine di novembre 1980. Meno favorevole rispetto a quello relativo alla ferrovia Genova-Modane, fu in questo caso il costo del prestito, ovvero l'ammontare degli interessi complessivi pagati: questi ultimi furono infatti pari a 432.019,58 UCE, ma a questo proposito è necessario ricordare sia l'effetto della grande inflazione registrata negli anni Settanta, sia il fatto che la possibilità di chiudere il finanziamento a 15 anni dall'erogazione rendeva comunque molto vantaggioso il prestito.¹¹

Si noti infine che la stretta connessione tra la realizzazione di questi due progetti e il miglioramento delle infrastrutture di collegamento col Mezzogiorno emergeva dal fatto che nel dossier redatto dalla BEI in merito ai finanziamenti erogati alle Ferrovie dello Stato SpA erano indicati come facenti parte del piano decennale di modernizzazione della rete ferroviaria italiana il raddoppiamento e ammodernamento di 200 km della linea Battipaglia-Reggio Calabria (prestito pari a 20 milioni di UCE ovvero 12.500 milioni di lire) e la realizzazione della linea Eccellente-Gioia Tauro (prestito ventennale ad un tasso del 6,75%, con cinque anni di franchigia prima di restituire la prima rata e un importo pari a 16 milioni di UCE ovvero 10.000 milioni di lire).¹² Posto che anche per i due progetti meridionali la BEI copriva il 50% del costo del progetto questo significava che al miglioramento delle linee ferroviarie alpine era destinato quasi il 42% delle somme investite dalle Ferrovie dello Stato in progetti finanziati dalla BEI (cfr. tabella 3 in appendice), ovvero una percentuale altissima in un contesto nel quale la priorità spettava all'erogazione di fondi per il Mezzogiorno.¹³

La scelta di preferire uno sviluppo basato sulla creazione di nuove vie di trasporto su strada, resa evidente dalla creazione dell'autostrada del Sole, portò poi lo stato italiano alla richiesta di finanziamenti per realizzare nuove moderne

Queste le date di erogazione delle tre rate di finanziamento da 4.375 milioni di lire ciascuna: 3 luglio 1961, 31 ottobre 1961, 1 marzo 1962. Questi erano peraltro gli importi erogati nelle diverse valute: 16 milioni di marchi tedeschi; 32.090.890 franchi francesi, 100 milioni di franchi belgi; 14,48 milioni di fiorini olandesi e 4,5 milioni di dollari USA (cfr. in particolare *ibidem*, *Projet FS Genes-Modane*, lettera BEI al Ministero dei Trasporti, 8 gennaio 1963, nonché la documentazione relativa alle singole rate in *ivi*). Si noti infine che le valute comunitarie erano solo quattro perché tra franco belga e franco lussemburghese era in vigore un'unione monetaria.

11 Cfr. ABEI, *Pratica FS Bolzano-Brennero (1963-7017)*, progetto di "Cambiamento della corrente di trazione della linea ferroviaria Bolzano-Brennero", financial number 10059; *ibidem*, CD 155/63, *Procès-verbal de la réunion du 20 août 1963*. Queste le date e le somme erogate (in lire) nelle due rate di finanziamento: 1 giugno 1964, 1.500 milioni; 1 giugno 1965, 1.625 milioni.

12 Cfr. ABEI, CD 30/66 – *Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion du 6 juillet 1966*; CD 31/1966, *Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 12 et 13 octobre 1966*.

13 Cfr. ABEI, *Projet FS Genes-Modane, Contrôle – Lettera della BEI, Direzione dei Prestiti, Amministrazione, Note au dossier, 28 febbraio 1972*.

infrastrutture stradali che si sarebbero affiancate a quelle ferroviarie sottraendo loro di fatto una parte rilevanti dei flussi mercantili. La BEI partecipò quindi al finanziamento relativo alla costruzione della nuova autostrada del Brennero, in particolare la sezione nord che collegava Bolzano al Brennero, ovvero un tratto molto costoso in quanto estremamente complesso sia a livello tecnologico (a causa dell'alto numero di viadotti e gallerie), sia in termini di impatto ambientale (soprattutto in riferimento all'aumento del traffico stradale che la nuova via di comunicazione comportava visto che attirava molti di coloro che prima utilizzavano altri valichi alpini): accanto alla rinnovata ferrovia si aggiungeva così una fondamentale via di comunicazione verso Austria e Baviera. A dimostrazione della difficoltà del progetto, ma anche della sua rilevanza strategica, nel periodo qui considerato i finanziamenti relativi all'autostrada del Brennero rappresentarono un settimo dei prestiti complessivamente concessi alla Società Autostrade e si registrarono ritardi nell'esecuzione dell'opera (che obbligarono alcuni dirigenti BEI a recarsi a Trento alla metà dell'ottobre 1967 per verificare la situazione). Si noti inoltre che, pur essendo strettamente connessi alla realizzazione di un'unica infrastruttura viaria, i finanziamenti formalmente erogati dalla BEI furono in realtà due: uno di 24 milioni di UCE (15.000 milioni di lire) venne erogato nel luglio 1965 e un altro di quasi 16,4 milioni di UCE (poco più di 10.000 milioni di lire) venne attribuito nel dicembre 1970.

Anche in questo caso le condizioni furono di assoluto favore: dato un progetto iniziale che prevedeva un costo complessivo di 48 milioni di UCE (30.000 milioni di lire), la realizzazione dell'autostrada del Brennero venne finanziata con un contributo pari al 50% di tale valore, che fu assegnato in nove rate tra il luglio 1965 e l'agosto 1968 alla società Autostrada del Brennero SpA con la previsione della prima rata di rimborso alla fine del settembre 1970 e dell'ultima rata alla fine del marzo 1985, ovvero quasi 20 anni dopo (il totale degli interessi pagati fu pari a 4.664.957,23 UCE). A tutto ciò si sommava il secondo prestito di 16.393.442,62 UCE (al tasso del 9% con rimborso entro venti anni e ben dieci di franchigia) assegnato il 17 dicembre 1970 utilizzando come interfaccia il CREDIOP, l'ICIPU e la *Deutsche Girozentrale*: si noti che in questo caso il tratto autostradale in cui fare interventi era più ampio ovvero andava da Verona al Brennero.¹⁴ Si trattava di un valore complessivamente limitato se rapportato

¹⁴ Cfr. ABEI, Pratica Autostrada del Brennero I (1965–7002), progetto di “costruzione della sezione dell'autostrada del Brennero compresa tra il colle del Brennero e Bolzano”, financial number 10085; CD 184/64, Procès-verbal de la réunion du 29 octobre 1964. Queste le date e le somme erogate (in lire) nelle singole rate di finanziamento della prima tranche: 28 luglio 1965, 600 milioni; 5 ottobre 1965, 900 milioni; 8 luglio 1966, 2.000 milioni; 4 gennaio 1967, 1.000 milioni; 7 luglio 1967, 2.500 milioni; 25 ottobre 1967, 1.500 milioni; 29 dicembre 1967, 500 milioni; 22 maggio 1968, 2.500 milioni; 28 agosto 1968, 3.500 milioni. Si noti peraltro che la BEI non prese in considerazione l'ipotesi di prolungare da 20 a 25 anni il prestito (cfr. ibidem, CD 15/1967, Procès-verbal de la réunion du 30 juin 1967). Sul ritardo nell'esecuzione dei lavori cfr. ibidem, CD 26/67, Procès-verbal de la réunion du 11 octobre 1967. Si noti inoltre che nel tasso di interesse pagato per il secondo finanziamento era compresa la commissione dello 0,25% spettante alla *Deutsche Girozentrale* presso la quale transitavano i 60 milioni di marchi tedeschi del finanziamento. Cfr. ABEI, CD 30/70 – Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 20, 21 et 22 octobre 1970; CD 59 – SG 22/73,

all'impatto economico garantito dalla nuova autostrada che metteva il Trentino-Alto Adige al centro dei traffici tra Italia settentrionale e Baviera ovvero tra alcune delle regioni più densamente abitate ed economicamente sviluppate della CEE.

L'altro tratto autostradale alla cui costruzione fu destinato un finanziamento della BEI fu poi quello di 48 km collegava il Piemonte alla Valle d'Aosta e quindi alla galleria del Monte Bianco e alla Savoia, nonché alla Svizzera romanda. Con un prestito di 24 milioni di UCE (ovvero 15.000 milioni di lire) erogato alla Società Autostrade Valdostane a partire dal gennaio 1966 e pari al 50% del costo del progetto complessivo, fu quindi finanziata la realizzazione di una nuova veloce via di comunicazione stradale nelle Alpi occidentali che rendeva molto più facili le relazioni commerciali tra l'Italia settentrionale e la Francia centro-settentrionale. Il progetto dell'autostrada in Valle d'Aosta, ovvero del collegamento tra Aosta e la preesistente autostrada Quincinetto-Ivrea-Torino, fu preso in esame nel Comitato di Direzione del 4 maggio 1965. Il contratto di finanziamento, stipulato il 5 ottobre 1965, evidenziava le usuali condizioni di favore: il prestito, erogato in otto rate tra il gennaio 1966 e il dicembre 1967, prevedeva infatti il pagamento di interessi pari al 6,25% e il rimborso della prima rata solo nell'ottobre 1971, mentre l'ultima era stabilita per l'autunno 1985. Si noti infine che il rimborso complessivo fu in realtà inferiore all'importo erogato di ben 552.021 UCE grazie all'abbassamento dell'effettivo tasso di interesse inizialmente previsto.¹⁵

Con i suoi prestiti la BEI contribuì così allo sviluppo del trasporto "su strada" verso la Francia e la Germania ponendo le basi non solo per un miglioramento del trasporto merci, ma anche per quello del turismo verso l'Italia. Furono favorite tanto le località montane, ovvero quelle delle due regioni attraversate dalle nuove autostrade, quanto quelle lacustri e marine cui i turisti, in particolare quelli tedeschi, potevano accedere utilizzando le nuove infrastrutture stradali alpine e poi quelle realizzate nella pianura padano-veneta.

Non solo alle autostrade alpine veniva dedicato oltre il 23% degli importi erogati dalla BEI per il miglioramento della rete autostradale italiana (cfr. tabella 2 in appendice), ma tali vie di comunicazione erano anche finanziate cercando di realizzare una nuova rete autostradale tra i paesi della CEE. Mentre prestava denaro alle Società Autostradali del Brennero e Valdostane, la BEI finanziava infatti rilevanti opere autostradali anche sull'altro versante delle Alpi. Questo non era ovviamente possibile nelle Alpi centrali e orientali che erano confinanti con paesi extracomunitari, mentre assumeva grande importanza nelle relazioni stradali relative alle valli delle Alpi occidentali, ovvero quelle tra

Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 12, 13 et 14 juin 1973.

15 Cfr. ABEI, pratica Autostrada della Val d'Aosta (1965-7003), progetto di "costruzione di un'autostrada tra Quincinetto e Aosta", financial number 10088; *ibidem*, Direction des Affaires Générales, CD/16/65 – Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion du 4 mai 1965. Queste le date e le somme erogate (in lire) nelle singole rate di finanziamento: 18 gennaio 1966, 1.000 milioni; 2 marzo 1966, 1.000 milioni; 7 giugno 1966, 2.000 milioni; 7 settembre 1966, 3.000 milioni; 7 aprile 1967, 3.000 milioni; 7 settembre 1967, 2.000 milioni; 6 novembre 1967, 1.500 milioni; 6 dicembre 1967, 1.500 milioni.

Italia e Francia. Emblematici in proposito erano i casi del finanziamento nel 1967 con 10,12 milioni di UCE dell'autostrada Roquebrune-Menton (frontiera italo-francese) e quello del 1975 relativo al tunnel stradale del Frejus tra le valli dell'Arc e il vallo di Rochemolles in provincia di Torino: essi si sommavano sia al finanziamento erogato nel 1968 e pari a 16 milioni di UCE (10.000 milioni di lire, al tasso del 7% rimborsabili in venti anni di cui i primi cinque di franchigia) per la costruzione del tratto di km 18,8 compreso tra San Remo e Saint Louis alla frontiera italo-francese, sia al prestito pari a 15 milioni di UCE (poi ridotti 13.661.202,19 UCE al tasso del 7,5% con rimborso dopo venti anni con cinque anni di franchigia) erogato nel settembre 1970 e relativo all'autostrada dei Fiori nel tratto compreso tra Andora e San Remo.¹⁶ In tal modo la BEI finanziava il rafforzamento delle vie di transito per passeggeri e merci tra Italia e Francia che, al termine dei lavori, si basavano su ben tre assi autostradali principali nei quali si potevano immettere, tra le altre, le merci prodotte nel Mezzogiorno e trasportate via mare al porto di Genova.

Proprio la rilevanza strategica del porto di Genova per le merci provenienti dal Mezzogiorno tirrenico, ma soprattutto da Sicilia e Sardegna, portò poi la BEI a finanziare anche l'autostrada dei Trafori così chiamata non solo perché caratterizzata da un elevato numero di trafori lungo il tracciato appenninico tra Liguria e Lombardia/Piemonte, ma perché, intersecandosi con la rete autostradale esistente nella pianura padana, consentiva di mettere in comunicazione Genova con i principali trafori di valico alpini delle Alpi occidentali e centrali (ovvero quelli del Frejus, del Monte Bianco, del Gran San Bernardo, del Sempione e, sia pure a maggiore distanza, del Gottardo). In questo caso la prima tranche del prestito assegnata nel luglio 1973 ammontava a 33,28 milioni di UCE (tasso d'interesse 7,75%, rimborso a venti anni e franchigia di quattro anni), mentre la seconda relativa alla primavera 1975 ammontava 30 milioni di UCE (ovvero 24 milioni di lire al tasso del 10,5% per 15 anni di cui tre di franchigia): entrambe si inquadravano nell'evidente progetto di creare un rete di trasporti autostradali sempre più efficiente tra il Mezzogiorno (continentale e insulare), Genova, la pianura padana e le altre regioni della CEE.¹⁷

A tutto questo si aggiungevano i prestiti legati ad altri tipi di infrastrutture,

16 Cfr. ABEI, Direction AG – Secrétariat – CD 101 – SG 28/74 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 24 et 25 juillet 1974; CD 108 – SG 31/74 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 3, 4 et 5 septembre 1974; CD 144 – SG 42/74 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 27 et 28 novembre 1974; CD 147 – SG 43/74 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 4 et 5 décembre 1974; CD 10 – SG 3/74 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 21, 22 et 23 janvier 1975. Cfr. inoltre CD 1/1967 – Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 11 et 12 janvier 1967; CD 8/1967 – Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 18, 20 et 21 avril 1967; CD 33/67, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 7 et 8 décembre 1967; CD 33/69, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion du 17 octobre 1969; CD 34/69, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 20, 21 et 22 octobre 1969.

17 Cfr. ABEI, CD 47 – SG 18/73, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 16 et 17 mai 1973; CD 59 – SG 22/73, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 12, 13 et 14 juin 1973; CD 17 – SG 5/75, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 4, 5 et 6 février 1975.

da quelle relative alla produzione e distribuzione di elettricità a quelle legate alle telecomunicazioni. Senza queste ultime non si poteva infatti concepire un incremento delle relazioni commerciali tra i paesi CEE e l'Italia e in particolare il Mezzogiorno. I nuovi poli produttivi necessitavano infatti di un'adeguata distribuzione di energia elettrica e di nuove linee telefoniche. Da questo punto di vista l'area alpina presentava condizioni particolari: da una parte l'esistenza di numerosi ed efficienti impianti idroelettrici non comportava la necessità di crearne nuovi, o comunque di chiedere alla BEI prestiti (che sarebbero stati in parte sottratti alle esigenze del Mezzogiorno). Per quanto riguarda invece le linee telefoniche, l'esigenza di un ammodernamento era evidente. Anche in questo caso emergeva la necessità di migliorare le telecomunicazioni tra i paesi transalpini e i nuovi poli industriali, sia quelli realizzati con finanziamenti non comunitari nel centro-nord, sia quelli creati anche con i prestiti erogati dalla BEI. Così ad esempio furono erogati alla SIP ingenti finanziamenti per migliorare ed estendere la telefonia in Veneto e Trentino-Alto Adige (il progetto prevedeva l'installazione di nuove "reti fisse a commutazione di circuiti"): si trattava di un prestito di 25 milioni di UCE (15.625 milioni di lire) erogato nel luglio 1969 (al tasso dell'8,675% per venti anni con tre di franchigia) seguito da un altro di 30 milioni di UCE (24.500 milioni di lire) assegnato nell'aprile 1975 (tasso 9,875%, durata dodici anni di cui due di franchigia).¹⁸ È evidente che la rinnovata efficienza delle telecomunicazioni in area alpina giovava all'intera Italia, ma è altrettanto chiaro che a essere le prime beneficiarie erano le aziende e le comunità del Nord e in particolare quelle alpine, passate dall'essere alla periferia dello sviluppo economico italiano all'esserne uno degli snodi essenziali.

Questa evidenza non sfuggì ai vertici della BEI che a partire dai *reports* celebrativi cominciarono a segnalare come gli effetti dei finanziamenti concessi fossero ben più ampi di quelli verificabili nelle aree economicamente e socialmente arretrate del Mezzogiorno cui erano in gran parte rivolti. In particolare per le infrastrutture ferroviarie e stradali realizzate in area alpina (quasi sempre nei tempi previsti nonostante la presenza di notevoli difficoltà tecniche legate alla necessità di costruire gallerie e viadotti) fu quindi sottolineato non solo il loro impatto positivo per le popolazioni e imprese locali e per la crescita degli scambi in ambito comunitario, ma anche il ruolo giocato da tali vie di comunicazione nel rendere più uniti i cittadini della CEE. Questo diventava tanto più importante quanto più si verificava che, per ragioni indipendenti dall'attività della BEI, i finanziamenti destinati all'Italia meridionale non davano gli esiti attesi sia a causa di tempi di realizzazione molto più lunghi del previsto (per le infrastrutture), sia perché le scelte di alcuni nuovi poli industriali non si erano

18 Cfr. ABEI, Direction AG – Secrétariat – CD 47 – SG 13/75 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 7, 8, 9, 10 et 11 avril 1975; CD 51 – SG 14/75 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 15 et 16 avril 1975; CD 63 – SG 17/75 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 13, 14 et 15 mai 1975.

rivelate opportune (erano ad esempio troppo distanti dai mercati di sbocco e, dopo lo shock petrolifero, dotate di impianti nuovi, ma troppo dipendenti dall'utilizzo di petrolio, una materia prima divenuta molto più costosa di quanto prevedibile nei progetti con l'effetto di rendere poco redditizi gli impianti costruiti utilizzando i prestiti della BEI).

Si noti infine che la particolare attenzione prestata dalle istituzioni comunitarie al finanziamento dei progetti in Italia continuò fino alla metà degli anni Settanta, ovvero fino a quando la traumatica fine del sistema monetario previsto a Bretton Woods (il 15 agosto 1971) e lo shock petrolifero dell'autunno 1973 modificarono drasticamente le condizioni economico-finanziarie mondiali e portarono alla stagflazione nei paesi comunitari. La BEI che, a partire dal giugno 1968, aveva previsto la possibilità di erogare parte dei prestiti nella moneta del paese beneficiario, non solo ritornò ai finanziamenti in più valute, ma decise anche di limitare quelle utilizzate, ovvero decise di ricorrere solo a quelle pregiate che meglio reagivano alla congiuntura economica negativa (quindi marchi tedeschi, fiorini olandesi, franchi svizzeri ecc.). In presenza del *gold exchange standard* o comunque di tassi di cambio stabili, il fatto di ricevere e restituire somme in valuta straniera, giustificato dalla volontà della BEI di non utilizzare eccessivamente una valuta e di averne una liquidità eccessiva (in particolare la lira italiana, visto che la metà dei finanziamenti erogati riguardava l'Italia), non aveva comportato particolari problemi alle imprese italiane. Gli oneri relativi alle commissioni di cambio erano nettamente inferiori ai risparmi ottenuti sui tassi di cambio: era quindi normale che nei piani di ammortamento, ovvero di rimborso, si prevedessero versamenti in marchi tedeschi presso la *Deutsche Bundesbank* a Francoforte, in franchi francesi presso la *Banque de France a Parigi*, in fiorini olandesi presso la *Nederlandsche Bank* ad Amsterdam, in franchi belgi presso la *Banque Nationale de Belgique* a Bruxelles, nonché in dollari USA presso la *Federal Reserve Bank* a New York.¹⁹ La scelta di escludere la lira italiana dalle valute utilizzabili per il rimborso dei prestiti della BEI creava non solo dei problemi alla valuta italiana (che agli occhi di investitori internazionali confermava la propria debolezza), ma anche alle imprese italiane che scontavano la svalutazione della moneta nazionale rispetto alle valute forti in occasione del rimborso dei finanziamenti della BEI. Sebbene questa condizione fosse comune a tutte le imprese degli stati CEE che avevano una moneta debole (ad esempio la Francia), la situazione più complessa era proprio quella delle imprese italiane visto che, per mancanza di materie prime alternative al petrolio e per la debolezza dei propri governi, l'Italia restava il paese più debole a livello economico in ambito comunitario e la situazione era ancora più difficile nel

19 Cfr. in proposito il già citato finanziamento BEI relativo al progetto FS Genova-Modane in ABEI, *Projet FS Genes-Modane*, lettera raccomandata della BEI al Ministero dei Trasporti del 4 dicembre 1963, nonché *ibidem*, *Versements*, Lettere tra la BEI e il Ministero dei Trasporti in riferimento al versamento del finanziamento e al rimborso di interessi e capitali (nelle valute indicate nel testo).

Mezzogiorno. In un simile contesto la valutazione positiva delle infrastrutture realizzate nei tempi e modi previsti veniva ancora più enfatizzata sia dalla BEI che dal governo italiano e le vie di comunicazione alpine rappresentavano, nel complesso, degli esempi da segnalare.

Conclusioni

Nel corso degli anni Sessanta e nella prima metà degli anni Settanta la BEI finanziò circa 200 progetti relativi alla costruzione o al rinnovamento di infrastrutture e poli industriali in Italia e in particolare nel Mezzogiorno: quest'ultimo rappresentava l'area socialmente ed economicamente più arretrata e la CEE voleva svilupparlo sia per creare un nuovo mercato in cui le imprese comunitarie potevano operare, sia perché la crescita dell'occupazione e dei redditi pro-capite avrebbe ridotto le possibilità di vittoria dei partiti filo-sovietici. Con questi obiettivi la BEI finanziò in area alpina anche il rinnovamento di due importanti linee ferroviarie e la creazione di due rilevanti autostrade, la cui utilità derivava dal fatto che collegavano l'Italia con i paesi comunitari transalpini avvicinando così il Mezzogiorno ai mercati europei. Gli effetti della realizzazione di tali infrastrutture portarono grandi benefici alle regioni alpine che venivano attraversate (Valle d'Aosta e Trentino-Alto Adige) e alle aree confinanti (in particolare la pianura padano-veneta e la Liguria): non solo le imprese industriali e commerciali ebbero vantaggi, ma anche quelle turistiche visto che all'aumento del traffico di merci corrispose anche quello delle persone e in particolare di coloro che utilizzavano il treno o il trasporto su gomma per recarsi in vacanza in montagna o al mare. Di fatto le aree alpine, che prima del rinnovamento e della creazione di tali infrastrutture erano solo luoghi di transito delle vie di comunicazione che collegavano il nord dell'Italia con la Francia e la Germania meridionale, divennero progressivamente una parte integrante dell'Italia economicamente e socialmente più sviluppata (e peraltro una delle aree più ricche anche in virtù delle favorevoli condizioni fiscali garantite alle regioni a statuto speciale).

Appendice statistica

	Italia		Mezzogiorno		% Mezzogiorno	
Enti Beneficiari	Progetti	Importi	Progetti	Importi	Progetti°	Importi°
Cassa per il Mezzogiorno*	79,14	54,82	86,05	67,98	100°	100°
IMI	8,02	10,21	8,14	12,27	93,33°	96,85°
CREDIOP / ICIPU	1,6	2,97	0,58	1,36	33,33°	37,06°
Istituzioni finanziarie	88,77	68	94,77	81,61	98,19°	96,78°
Autostrade	6,95	22,2	3,49	12,8	46,15°	46,51°
Ferrovie dello Stato	2,14	4,99	1,16	3,59	50°	58,06°
STET-SIP	1,07	3,62	0,58	1,99	50°	44,44°
Italcantieri-CMF	1,07	1,19	-	-	-	-
Imprese	11,23	32	5,23	18,39	42,6°	46,35°
Totale	100	100	100	100	91,98°	80,64°
Totale**	187	1.243,36	172	1.002,68		

Tabella 1: Finanziamenti erogati dalla BEI all'Italia fino al 30 giugno 1972: distribuzione percentuale tra i diversi enti beneficiari in Italia e nel Mezzogiorno e quota assegnata a quest'ultimo in relazione al totale nazionale

Fonte: Elaborazione dati rilevati nei *reports* della BEI celebrativi (quelli del decimo e del quindicesimo anniversario della nascita) e nei documenti analizzati in ABEI (cfr. note testo).

Legenda:

* I prestiti erogati dalla Cassa per il Mezzogiorno includono quelli poi gestiti da ISVEIMER, IRFIS e CIS;

° Le percentuali sono riferite ai valori del Mezzogiorno rispetto al totale nazionale;

** Numero progetti dalla BEI e importi complessivamente erogati (in milioni di UCE).

	Progetti*	Progetti**	Importi*	Importi**
Belgio	1,79	1,36	2,71	2,28
Francia	17,50	13,28	21,83	18,38
Germania Occidentale	12,14	9,21	11,45	9,64
Italia °°	65,71	49,86	61,35	51,66
Lussemburgo	1,07	0,81	0,46	0,39
Paesi Bassi	1,79	1,36	2,20	1,85
Totale paesi CEE	100	75,88	100	84,20
Grecia	16,85	4,07	18,92	2,99
Turchia	40,45	9,76	47,85	7,56
Territori d'oltremare / EAMA	42,70	10,30	33,22	5,25
Paesi Associati	100	24,12	100	15,80
Totale**		100		100
Totale°		369°		2.315,2°

Tabella 2: Finanziamenti erogati dalla BEI fino alla fine del 1971: distribuzione percentuale tra i paesi CEE e quelli associati

Fonte: Elaborazione dati rilevati nei *report* della BEI celebrativi (quelli del decimo e del quindicesimo anniversario della nascita) e nei documenti analizzati in ABEI (cfr. note testo).

Legenda:

°° Rispetto alla tabella 1 i dati italiani non includono i tre finanziamenti erogati nel primo semestre 1972.

* Percentuale all'interno dei paesi CEE e di quelli associati;

** Percentuale sul totale complessivo degli importi erogati;

° Numero totale dei progetti finanziati dalla BEI e importi complessivamente erogati (in milioni di UCE).

Infrastruttura	Italia		Mezzogiorno		Alpi		*	*
	Progetti	Importi	Progetti	Importi	Progetti	Importi	Progetti	Importi
Autostrade	13	276,05	6	128,39	5	64,39	38,46	23,33
Ferrovie	4	62	2	36	2	26	50	41,94

Tabella 3: Finanziamenti erogati dalla BEI in favore delle infrastrutture nelle aree alpine rispetto all'Italia e al Mezzogiorno (1 gennaio 1959–30 giugno 1972): numero progetti e importi (in milioni di UCE)

Fonte: Elaborazione dati rilevati nei *reports* celebrativi della BEI (quelli del decimo e del quindicesimo anniversario della nascita) e nei documenti analizzati in ABEI (cfr. note testo).
 Legenda: * le percentuali sono riferite ai valori delle infrastrutture alpine rispetto al totale nazionale.

Paolo Tedeschi, Die Alpen überqueren, um Europa zu bauen: die EIB und die Finanzierung von Projekten zu alpinen Verkehrsverbindungen in den 1960er und 1970er Jahren

Ziel des Beitrags, der sich auf Dokumente des Archivs der Europäischen Investitionsbank (EIB) – *Banca Europea degli Investimenti* (BEI) – stützt, ist, die Gründe herauszuarbeiten, die die europäischen Institutionen im Laufe der 1960er und in der erste Hälfte der 1970er Jahre veranlassten, die Erneuerung oder den Bau von wichtigen Infrastrukturen im alpinen Raum zu finanzieren, die Italien mit anderen Ländern der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG), insbesondere mit Frankreich und Westdeutschland, verbinden sollten. In dem hier untersuchten Zeitraum finanzierte die EIB die Erneuerung bzw. den Bau von vier wichtigen alpinen Verbindungswegen mit insgesamt über 90 Millionen Europäischen Rechnungseinheiten (ERE). Dabei handelte es sich um zwei Eisenbahnlinien und zwei Autobahnabschnitte, die Frankreich mit Genua, Piemont mit Aosta sowie Bayern mit Trentino-Alto Adige/Südtirol und damit zugleich mit der Poebene verbanden.

Die Finanzierungen betrafen konkret die Erneuerung der Bahnlinie Genua-Modane und Bozen-Brenner sowie der Brennerautobahn im nördlichen Abschnitt und der Autobahn zwischen Aosta und Quincinetto-Ivrea-Turin. In der Logik der europäischen Gemeinschaftspolitik, die den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt zum Ziel hatten, finanzierte die EIB damit die Realisierung der schnellsten und effizientesten Verkehrsverbindungen zwischen dem Norden und dem Süden der EWG, um die Entwicklung des *Mezzogiorno*, des italienischen Südens, der das ökonomisch rückständigste Gebiet der EWG darstellte, zu fördern. Die neuen Autobahnen und die verbesserten Bahnlinien ermöglichten es, Rohstoffe und Erzeugnisse unter den Stückkosten zu transportieren und waren eine grundlegende Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der neuen Industrieanlagen, deren Bau im *Mezzogiorno* von den italienischen Regierungen und der EWG (über die EIB) finanziert wurde.

Die EIB finanzierte maximal 50 % der Projekte und ermöglichte damit die Umsetzung von sehr kostspieligen Vorhaben, die jedoch als wesentlich für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der betroffenen Räume erachtet wurden. Für Projekte, die in den Ländern der Wirtschaftsgemeinschaft umgesetzt wurden, übernahm die EIB die Haftung für die Darlehen. Dies war mit der Pflicht verbunden, dass die Länder die vollständige Umsetzung der Projekte und deren Finanzierbarkeit überwachten, erlaubte ihnen aber zugleich, den eigenen Unternehmen – im Vergleich zum internationalen Geldmarkt – Kredite zu sehr wettbewerbsfähigen Zinssätzen anzubieten.

Die verbesserten transalpinen Verbindungen zwischen den Ländern der EWG und dem *Mezzogiorno* und damit die Umsetzung der alpinen Infrastrukturmaßnahmen wirkten wenig überraschend zugleich als Wachstumsmotor in den alpinen Regionen, in Ligurien und in der Poebene, die nun den Vorteil genossen, besser mit Frankreich und Westdeutschland verbunden zu sein. Die neuen Autobahnen fanden darüber hinaus Anschluss an Infrastrukturen, die auf französischer Seite ausgebaut wurden und mit jenen, die Ligurien mit der Poebene und den Tunnels durch die Alpen verbanden. Dies erleichterte die Handelsbeziehungen auf beiden Seiten der Alpen und begünstigte die ökonomische Entwicklung in den alpinen Regionen. Nicht nur die landwirtschaftlichen und die Industriebetriebe der betroffenen Gebiete sahen infolge des Anschlusses an die Märkte in der Ebene besseren Zeiten entgegen, sondern von den neuen Verkehrsverbindungen profitierten auch die Gewerbebetriebe und Dienstleistungen, die mit dem alpinen Tourismus verknüpft waren – denn wer sich für die alpine Bergwelt begeisterte, konnte das bevorzugte Reiseziele nun viel schneller erreichen.

Das Ergebnis der Finanzierungen durch die EIB für die Bahnlinien und Autobahnen, die die Alpen überqueren, fällt für den alpinen Raum gesamt gesehen positiv aus. Dessen EinwohnerInnen zogen deutlich mehr Vorteile daraus als jene des *Mezzogiorno*. Während die alpinen Infrastrukturmaßnahmen innerhalb der vorgesehenen Zeit und ohne signifikante Erhöhung der Ausgaben gegenüber der ursprüngliche Finanzplanung umgesetzt wurden, entsprachen die Investitionen, die im *Mezzogiorno* für den Bau neuer Industriezentren und für die Errichtung neuer Infrastrukturen getätigt wurden, nicht den Erwartungen der Führungsspitze der EIB. Diese stellte fest, dass im *Mezzogiorno* zahlreiche Vorhaben nur in Teilen realisiert wurden und/oder innerhalb längerer Zeiträume als geplant. Die verzögerte Umsetzung von Projekten und das daraus folgende Ansteigen der Gesamtkosten hatten zudem eine suboptimale Verteilung der investierten Gelder zur Folge und bewirkte vor allem, dass die Entwicklungsziele im *Mezzogiorno*, die den Anlass für die Zuweisung eines beträchtlichen Teils (mehr als 50 %) der von der EIB zugewiesenen Mittel an den Süden gegeben hatten, nicht erreicht wurden.