

Il Corridoio Mediterraneo spagnolo come spazio ibrido: i problemi dell'integrazione tra la visione nazionale e quella europea nei progetti della rete transeuropea di trasporti.

Josep Vicent Boira. Universitat de València (Spagna).

In Spagna, la tradizionale struttura radiale delle comunicazioni e della rete di trasporti è cambiata sostanzialmente per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), soprattutto nella seconda decada del secolo XXI, dopo il suo primo Regolamento (2013/1513) e la sua recente riforma (2024/1679). La rete radiale spagnola rifletteva tradizionalmente una preoccupazione per il controllo politico del territorio associata ad una visione centralista e isolata dal resto dei paesi europei, con Madrid al centro. Lo sviluppo della TEN-T in Spagna ha permesso di iniziare ad affiancare a questa rete radiale un'altra con un forte orientamento europeo e globale. Nasce così una nuova dimensione in cui, ai progetti nazionali, se ne affiancano altri di orientamento europeo. Questa "europeizzazione" delle infrastrutture nazionali (Boira & Berzi, 2023) apre le porte al concetto di scala multidimensionale e di spazio ibrido, dove si combinano diverse visioni geopolitiche non senza conflitto. Il Corridoio Mediterraneo della rete TEN-T in Spagna è oggi un esempio di spazio ibrido, dove si lavora su una rete che cerca di cambiare il tradizionale orientamento geopolitico nazionale radiale (come la rete ferroviaria spagnola d'Alta Velocità) per un altro più innovativo di portata europea e a maglia (i collegamenti con la Francia e il resto dell'Unione Europea attraverso Euskadi e Catalogna).

Il processo di costruzione del Corridoio Mediterraneo in Spagna è interessante anche perché attiva processi autonomi di riorganizzazione dei discorsi. Possiamo quindi parlare di una certa autonomia di questo spazio ibrido per creare nuovi processi assertivi che superino le visioni tradizionali della rete di trasporti spagnola. Il Corridoio Mediterraneo, quindi, apre possibilità, ancora da definire, ma orientate al cambiamento, ad esempio sfruttando la tradizionale comunicazione radiale Valencia-Madrid per proseguire verso Lisbona e i porti atlantici. Cioè, superare la vecchia radialità senza distruggerla.

Quali benefici e quali svantaggi comportano queste differenti visioni? Quali sono le differenze di principio? Quale è più idonea nel nostro mondo contemporaneo? Quale è il ruolo dei governi regionali? Frizioni, sovrapposizione, conflitto, combinazione, complementarità, rivalità, collaborazione, rappresentazioni politiche delle infrastrutture, sono concetti che meritano di essere analizzati come parte d'uno spazio ibrido.