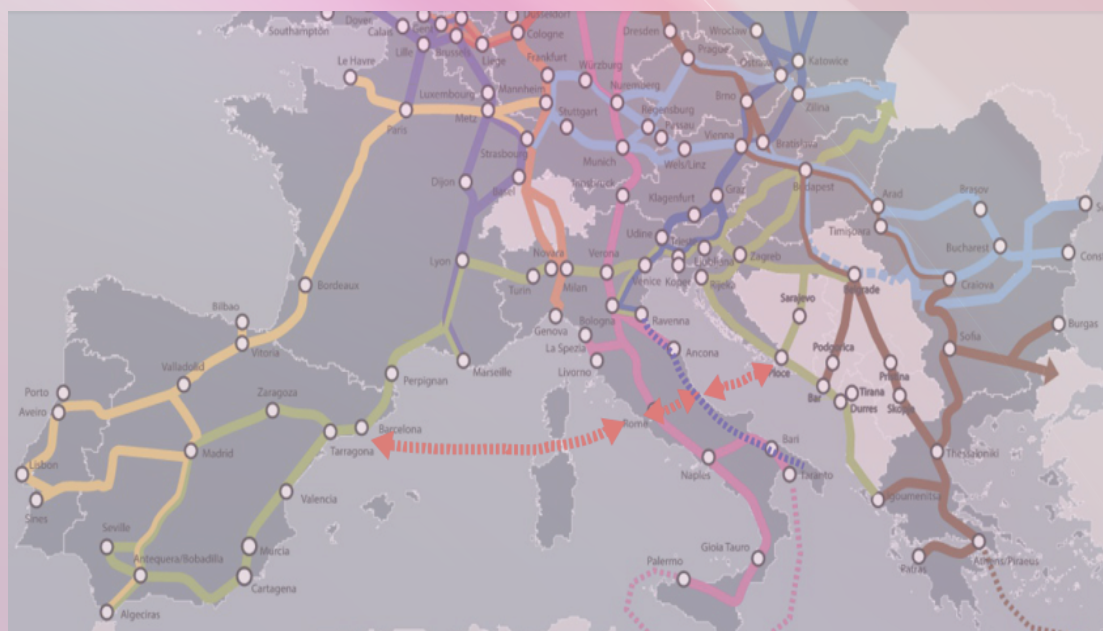




Per un Corridoio intermodale euro-mediterraneo

Una diramazione del Corridoio V° Mediterraneo
Barcellona-Civitavecchia-Ortona-Ploce

— — — — —

PER UN CORRIDOIO INTERMODALE EURO-MEDITERRANEO

Porti e logistica sono, ormai, elementi strategici e determinanti per lo sviluppo di Città e Regioni. Con la globalizzazione, oltre ai principali porti commerciali, si aprono buone prospettive di crescita anche per i porti “intermedi” che costituiscono dei potenziali attrattori di flussi di merci in grado di svolgere un ruolo determinante nello sviluppo di un nuovo modello “euro-mediterraneo”, rispetto all’attuale modello “euro-centrico”.

La conformazione geografica del Nord Mediterraneo, un mare racchiuso tra la costa della penisola Iberica e la costa Balcanica con l’interposta penisola Italica (piattaforma distesa al centro del Mediterraneo), rispetto alla rete Corridoi Europei dei trasporti, evoca una visione di sviluppo della rete che valorizza il trasporto via mare e l’intermodalità, facendo emergere un nuovo modello di Corridoio che può essere definito “euro-mediterraneo”.

Uno dei punti di forza di questo nuovo modello è che la sua implementazione non comporta l’impiego di ingenti risorse finanziarie, poiché consiste di interventi volti a rafforzare le vie del mare, sfruttando l’idea delle Autostrade del Mare quali prolungamenti di quelle terrestri e promuovere lo sviluppo delle linee *short sea* e del cabotaggio marittimo inter-mediterraneo.

Le rotte, così come le linee marittime connesse, non hanno bisogno di essere costruite ma solo tracciate e possono rappresentare il naturale filo di congiunzione con le altre infrastrutture terrestri a rete, già realizzate (Autostrade, Ferrovie, Aeroporti).

C’è, però, bisogno di una *governance* in grado di realizzare interazioni e sviluppare nuove linee di cabotaggio marittimo inter-mediterraneo e un nuovo modello di rete che consente di superare le inefficienze del tessuto portuale esistente, sfruttandone le potenzialità e garantendo il rilancio produttivo dei territori regionali coinvolti e interessati alla crescita dell’economia.

Il disegno strategico, posto alla base di servizi dedicati, necessita dello sviluppo di una rete di accordi ed alleanze, tra paesi, finalizzata alla creazione di un sistema integrato in grado di offrire un insieme di collegamenti marittimi con il presupposto economico che la concentrazione dei traffici generi economie di scala e renda disponibile un volume di connessioni che rappresenti di per se un importante fattore competitivo.

Il vantaggio competitivo di tale processo può essere analizzato con l’approccio concettuale della “trasversalità” nella logistica economica, ovvero sia lo studio della fattibilità e della sostenibilità territoriale, finanziaria, economico-sociale ed

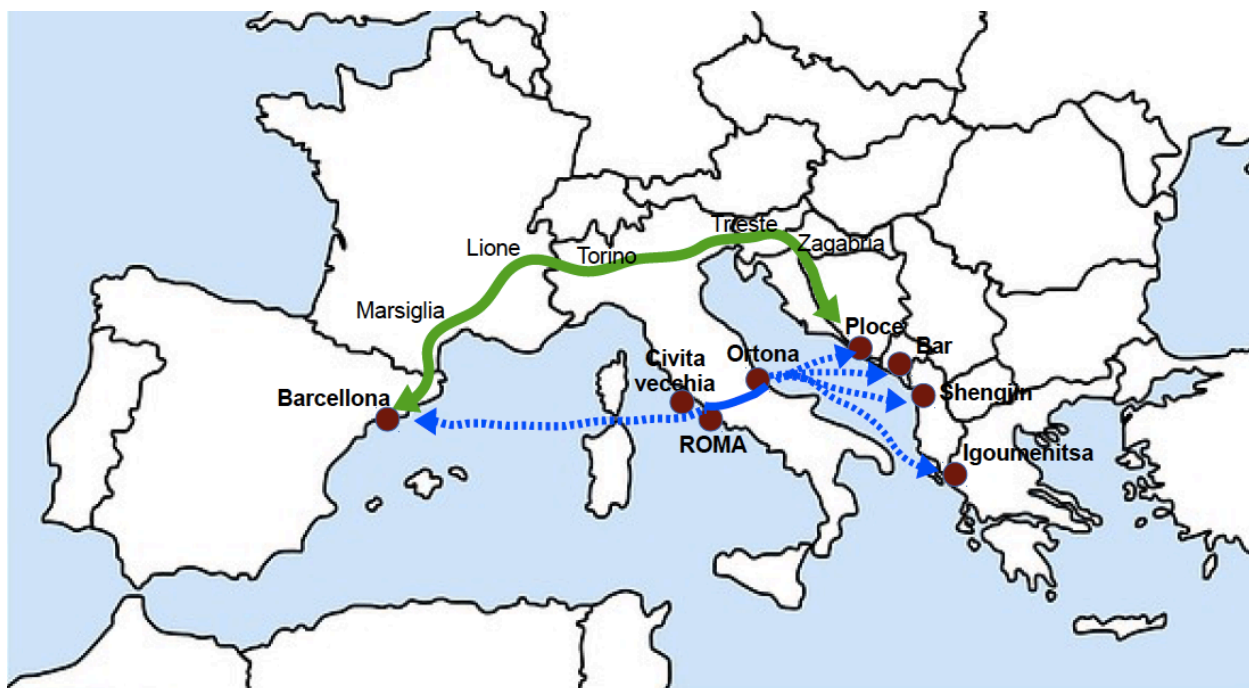
E' questa la stessa ottica con la quale l'UE ha individuato i corridoi plurimodali e le reti Ten-T, solo che il modello dominante è di tipo "longitudinale", con i corridoi che trasportano le merci dai porti del *Northern range* (Rotterdam, Le Havre, Amburgo, Anversa, Brema) giù verso l'Europa continentale, la penisola Iberica, i Balcani e l'Est Europa.

Partendo da questa idea si propone di:



Questa diramazione andrebbe a costituire un'alternativa funzionale al grande flusso di traffico (stimato in oltre 800 milioni di tonnellate) che attraversa il Corridoio V° (Mediterraneo). Un'alternativa in grado di attrarre parte di quei volumi, alleggerendo le infrastrutture del Corridoio V° dal grande traffico su gomma, riducendo i consumi e le emissioni e alimentando le economie dei territori che lungo il corridoio trasversale potranno aggiungere valore alle merci movimentate.

La proposta realizza un obiettivo strategico delle politiche economiche del trasporto merci e della logistica, cioè affidare in prevalenza alla navigazione marittima il trasporto di merci per la media e lunga percorrenza, mentre il compito di fare da collegamento tra i terminali marittimi e i centri di distribuzione rimane appannaggio dei trasporti terrestri.



Con il riconoscimento del Corridoio trasversale, i flussi trasportistici su questa direttrice, inoltre, potranno essere alimentati anche dai collegamenti con altri porti della sponda occidentale dell'Adriatico, in particolare: i porti di Bar (Montenegro), Shengjin (Albania) e Igoumenitsa (Grecia), contribuendo in tal modo al rafforzamento della strategia europea della Macro-regione Adriatico Ionica.

La Strategia per la Macro-Regione Adriatico-Ionica, che ha l'obiettivo di promuovere una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva, può essere rafforzata con il riconoscimento e l'attivazione di un Corridoio intermodale trasversale che contribuisce a sostenere e promuovere la prosperità economica e sociale, attraverso il miglioramento e l'attrattività dei Paesi della Macro-regione, la loro competitività e connettività, preservando al tempo stesso l'ambiente.

Inoltre, l'attivazione di un Corridoio trasversale costituisce quel ponte naturale, tra l'Europa e l'area Balcanica, che favorisce l'integrazione europea dei quei Paesi candidati, o potenziali candidati, contribuendo all'integrazione delle singole politiche nazionali con quelle dell'UE.

Infatti, l'Unione europea, nel quadro della cooperazione regionale, rivolge particolare attenzione all'integrazione infrastrutturale dei paesi dei Balcani occidentali, sia tra di loro, sia con gli Stati membri. Questo obiettivo è stato posto al centro del c.d. Processo di Berlino (iniziativa di cooperazione di natura intergovernativa) inaugurato con il "vertice di Berlino" (agosto 2014), dove è stata concordata l'"agenda della connettività", volta a migliorare i collegamenti tra i Balcani occidentali e l'UE, puntando su progetti prioritari volti a stimolare gli investimenti e a promuovere crescita e occupazione.

Il summit di Berlino del 2014 ha avuto un seguito nei summit di Vienna (agosto 2015) e di Parigi (luglio 2017) e, infine, il summit di Trieste (del 12 luglio 2017). La "Connectivity Agenda" costituisce l'elemento cardine del processo di integrazione regionale e con il Summit di Trieste si è sottolineata la necessità di dare risposte adeguate alle sfide globali e confermata l'importanza di dare slancio alle riforme dei diritti fondamentali, dello sviluppo economico e della competitività.

L'Agenda della connettività, incentrata sulle riforme e sulle infrastrutture regionali della rete TEN-T, nel settore dei trasporti e dell'energia, sta facendo passi avanti e producendo risultati concreti: reti infrastrutturali funzionanti e ben connesse sostengono la crescita economica, offrono opportunità d'affari, attraggono investimenti e generano posti di lavoro. Va, infatti, ricordato che uno dei primi risultati proprio del summit di Berlino è rappresentato dall'estensione della TEN-T (rete trans-europea dei trasporti) anche alla regione dei Balcani occidentali, coerentemente con l'obiettivo generale della TEN-T che è quello di stabilire un'unica rete trans-europea multimodale per integrare trasporto terrestre, marittimo e aereo, consentendo a merci e persone di circolare rapidamente e facilmente tra gli Stati membri.

Dunque, l'alternativa marittima trova ampio sostegno proprio nell'obiettivo generale della TEN-T. Inoltre, tramite naviglio Ro/Ro, cruise ferry e multipurpose, cioè il trasporto combinato stradale e marittimo, che trova una consistente offerta di servizi nelle Autostrade del Mare, assume un ruolo strategico, anche ai fini della salvaguardia ambientale. Infatti, un obiettivo primario dell'Unione Europea, nel campo dei trasporti, è la riduzione delle emissioni di gas "climalteranti". In tal senso le politiche dell'UE favorisce soluzioni multimodali basate sui trasporti marittimi, lasciando al trasporto su gomma le percorrenze degli ultimi chilometri (c.d. *last mile*).

Il Corridoio trasversale che si vuole promuovere (Barcellona-Civitavecchia-Ortona-Ploce), si presta facilmente alla progettazione di itinerari comodali o plurimodali (mare-gomma-ferro) integrati e combinati.

Su questo asse trasversale coesistono tutti gli elementi necessari a definire un nuovo corridoio al servizio della rete comunitaria dei trasporti: i Porti, con le connessioni stradali e ferroviarie, gli assi di trasporto principali e le aree retroportuali industriali, da riconvertire per lo svolgimento di servizi logistici a valore (oggi considerati solo un centri di movimentazione o di attività industriali).

I porti situati sul corridoio trasversale, costituiscono vere e proprie porte sul Mediterraneo che, se opportunamente connessi con piattaforme logistiche interfacciate con le filiere produttive e distributive, rappresentano snodi fondamentali nelle connessioni tra il locale e le *supply chain* globali. Inoltre, lo sviluppo del trasporto fra la Spagna ed i Balcani persegue un riequilibrio dei flussi di merci nella direzione est-ovest, con conseguente incremento di competitività dei porti mediterranei rispetto a quelli della Europa centro-settentrionale.

Ma affinché le Autostrade del Mare e l'intermodalità costituiscano un'alternativa conveniente al tutto strada è necessario che i collegamenti marittimi transnazionali rispondano a criteri di frequenza e di regolarità e siano disponibili le necessarie infrastrutture portuali dedicate (impianti e piattaforme logistiche, aree di stazionamento, terminali Ro-Ro) necessarie a supportare lo sviluppo di un servizio di trasporto intermodale di elevati volumi e i rilevante frequenza.

Da qui l'impegno delle menzionate portualità a ricercare e sviluppare possibilità di accordi e collaborazioni, con le compagnie marittime e le società di trasporto, finalizzate allo sviluppo di collegamenti frequenti e regolari lungo il nuovo corridoio.

Il Corridoio, tra i porti di Civitavecchia e Ortona, incrocia l'area metropolitana di Roma (secondo mercato nazionale), **tre Aeroporti** (Pescara, Ciampino e Fiumicino), **due Interporti** (Orte e Manoppello) e il grande **Centro di Distribuzione di Amazon** di Fiano Romano.



Il Corridoio, si avvale di una **linea Autostradale** e di una **linea Ferroviaria** che collega Civitavecchia a Ortona. Inoltre, al Corridoio possono far riferimento i numerosi **Poli produttivi** di Lazio e Abruzzo.



Distribuzione dei poli Produttivi lungo la piattaforma territoriale Tirreno-Adriatico



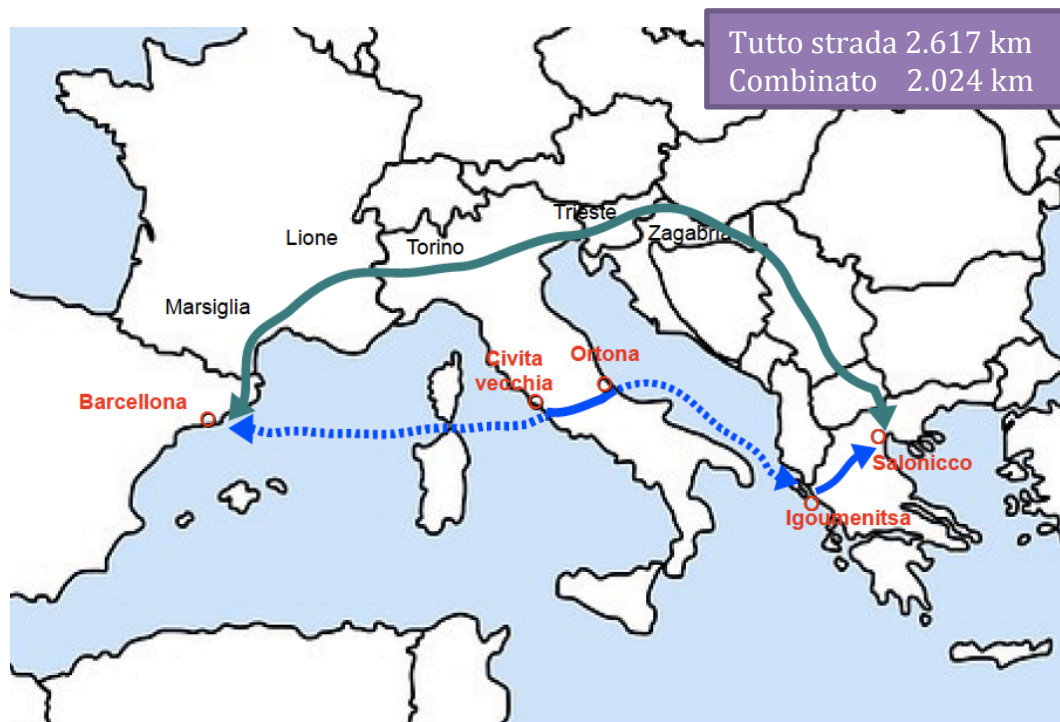
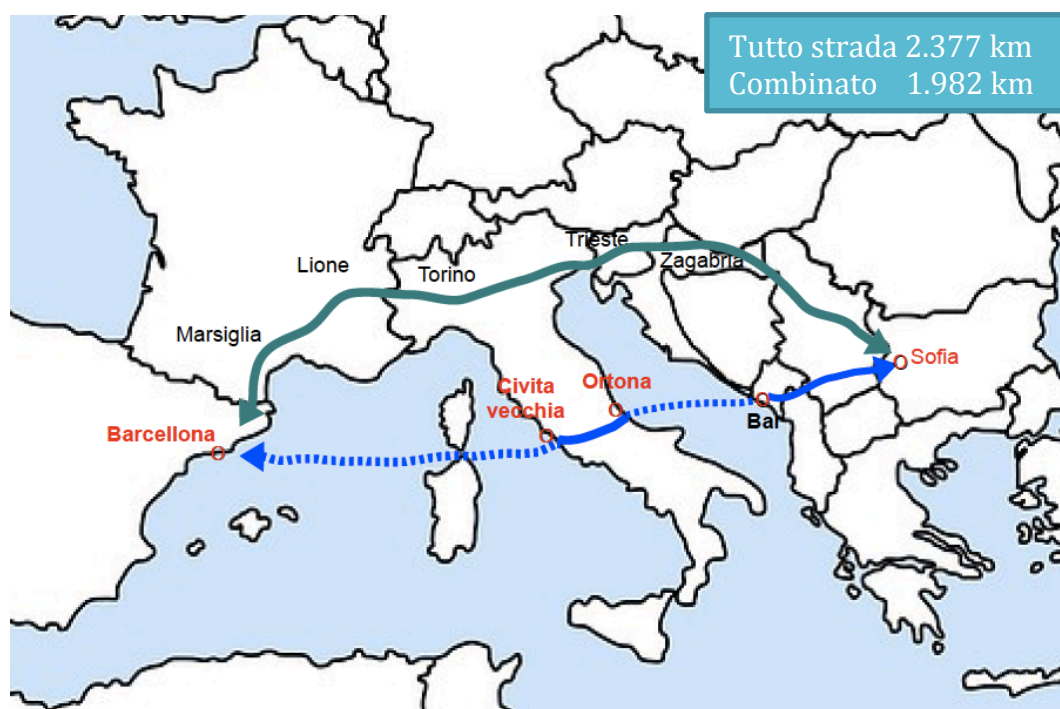
PROPOSTA

I sottoscritti organismi rappresentativi delle portualità, del mondo delle imprese e delle organizzazioni interessate allo sviluppo dei collegamenti trasportistici e dei servizi per la logistica dei trasporti:

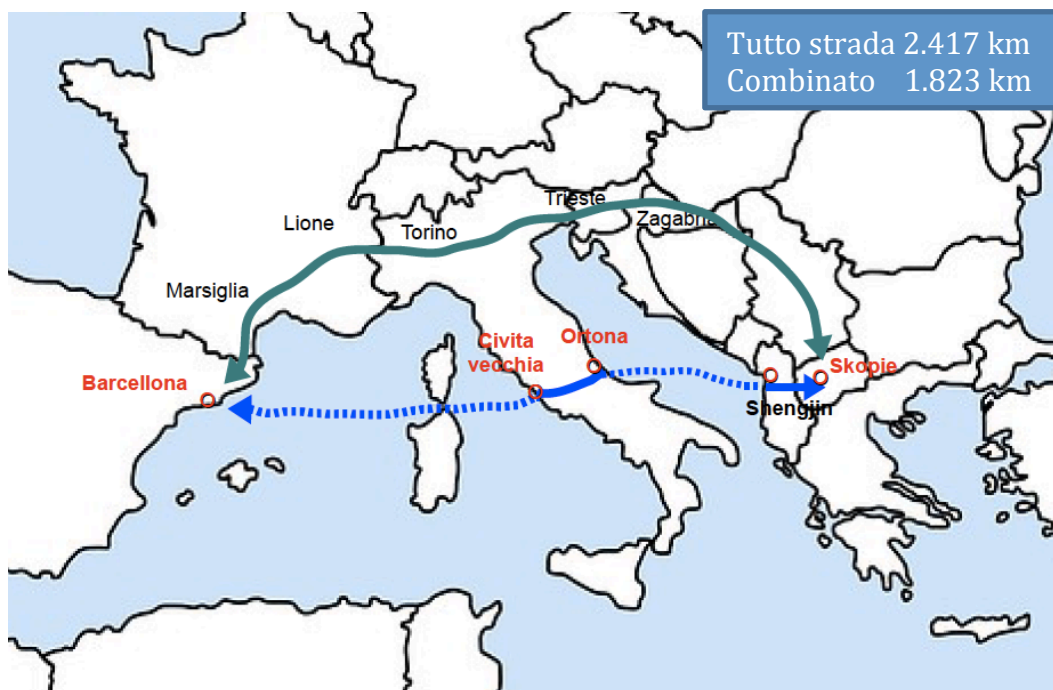
1. Preso atto che l'allegato III del regolamento (UE) n. 1315/2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti (TEN-T), contiene mappe indicative della TEN-T per alcuni paesi vicini con cui l'Unione collabora strettamente su questioni relative ai trasporti, tra questi i Paesi dei Balcani Occidentali.
2. Vista la necessità e considerata l'importanza di un Corridoio trasversale intermodale tra la Penisola Iberica e i Balcani Occidentali, anche ai fini di un maggior coinvolgimento delle Aree Produttive verso i trasporti intermodali/comodali, e tenuto conto degli obiettivi di sviluppo e delle politiche di coesione dell'UE.
3. Ritenuto importante l'obiettivo delle politiche Comunitarie di ridurre le emissioni di gas a effetto serra (GES) di circa il 20% tra il 2020 e il 2030, anche in considerazione che il "Libro bianco dei trasporti" indica la necessità di sviare, entro il 2030, il 30% del trasporto merci su strada verso il trasporto su rotaia o la navigazione e più del 50% entro il 2050
4. Considerato che il regolamento comunitario prevede la possibilità di adottare atti delegati per adeguare le mappe, sulla base di accordi ad alto livello, relativi alle reti di infrastruttura del trasporto tra l'Unione e i paesi vicini interessati (articolo 49, paragrafo 6).
5. Si fa richiesta ai Ministri interessati di Spagna, Italia e Croazia, di sottoscrivere un accordo di alto livello (nelle forme e nelle modalità previste nel Trattato), da sottoporre all'attenzione della Commissione e del Parlamento, finalizzato al riconoscimento di una diramazione del Corridoio V° Mediterraneo, che dal porto di Barcellona raggiunge i Porti di Civitavecchia e Ortona e si ricongiunge al Porto di Ploce con il ramo C del Corridoio V°, come indicato dalla mappa sull'estensione della Ten-T ai Balcani occidentali.

TABELLA DISTANZE			
Percorso	Distanza mare		Tutto strada km
	Miglia marine	Km mare	
Barcellona-Civitavecchia	469	253	1.121
Civitavecchia-Ortona			307
Ortona-Ploce	172	93	1.262
Ortona-Bar	200	108	1.520
Ortona Shengjin	248	134	1.574
Ortona-Igoumenitsa	321	173	2.179

TABELLA DISTANZE	
Percorso su strada	Km
Ploce-Sarajevo	198
Ploce Belgrado	489
Bar-Pristina	302
Bar-Bucarest	910
Shengjin-Skopie	261
Shengjin-Bucarest	864
Shengjin-Sofia	530
Igoumenitsa-Salonicco	323
Barcellona-Sofia	2.377
Barcellona-Pristina	2.503
Barcellona-Salonicco	2.617
Barcellona-Skopie	2.417
Barcellona-Sarajevo	1.989
Barcellona-Belgrado	1.980
Barcellona-Budapest	1.917
Barcellona- Bucarest	2.740







LE CONNESSIONI CON LA RETE DEI CORRIDOI NEI BALCANI

