

Euclide Di Pretoro Antonio Nervegna

IL NUOVO CORRIDOIO MEDITERRANEO



Camera di Commercio
Chieti

EDIZIONI
MENABO



Camera di Commercio
Chieti

servizi speciali per i porti di Ortona e Vasto ASPO

Euclide Di Pretoro Antonio Nervegna
IL NUOVO CORRIDOIO MEDITERRANEO

Referenze Fotografiche:

Agenzia Fiore: 14, 46, 52, 55

Autorità Portuale Civitavecchia pag: 17, 51

Mario Paolini pag: 32

Euclide Di Pretoro pag: 42, 50

Edizioni Menabò

Via Roma 88, Ortona (Ch) Italia

tel. 0859062001

www.dabruzzo.it

dabruzzo@dabruzzo.it

Stampa: tipografia Arti Grafiche La Moderna

© I diritti sono riservati. Nessuna parte di questa pubblicazione potrà essere riprodotta, archiviata in sistemi di ricerca o trasmessa in qualunque forma elettronica, meccanica, fotocopiata, registrata o altro, senza il permesso dell'autore e dell'editore.



EUCLIDE DI PRETORO ANTONIO NERVEGNA

IL NUOVO CORRIDOIO MEDITERRANEO

D'
ABRUZZO
EDIZIONI
MENABO

INDICE

NOTA DEGLI AUTORI	8
PREFAZIONE	10
PRESENTAZIONE	12
LA PROPOSTA	15
LA RETE TEN-T E IL CORRIDOIO V° "MEDITERRANEO"	19
DARE MAGGIOR SVILUPPO ALL'INTERMODALITÀ	27
NECESSITÀ DI UN CORRIDOIO TRASVERSALE PER LA RETE TEN-T	33
VALORIZZARE LE AUTOSTRADE DEL MARE	43
UN CORRIDOIO TRASVERSALE DIRAMAZIONE DEL CORRIDOIO V°	47
VALORE DEL COMBINATO BARCELLONA-PLOCE	53



Il Corridoio V-Me

Proposta



NOTA DEGLI AUTORI

La proposta illustrata in questo volume può essere vista come il naturale sviluppo di un lavoro che abbiamo iniziato da anni, relativo al ruolo dell'Abruzzo nell'ambito delle connessioni della nostra Regione alle reti internazionali Ten-t, alla Macroregione Adriatico-Ionica (ai cui lavori conclusivi abbiamo partecipato ad Atene), alle Autostrade del Mare.

Abbiamo pubblicato, negli anni, altri lavori, tra i principali: [“La Porta dell’Est”](#) – [“Il Porto d’Abruzzo in 1000 giorni”](#) – [“Connettiamo l’Abruzzo”](#); abbiamo organizzato convegni ai vari livelli su questi temi, affinché il ruolo naturale di questa regione fosse collegialmente discusso ed alla fine pienamente condiviso. La nostra non è una proposta “spot”: infatti, è passata attraverso la positiva valutazione delle categorie datoriali (Confindustria, ANCE, CNA, Confesercenti, Confartigianato, Confcommercio), il Polo Regionale per l’Innovazione e la Logistica, le istituzioni (Regione Lazio, Regione Abruzzo, Presidenza dell’Autorità Portuale di Civitavecchia-Porti di Roma), docenti universitari esperti della materia, che si sono espressi ufficialmente, sia con propri documenti che con prefazioni accluse ai precedenti volumi: una ricerca, quindi, con caratteristiche di attenta scientificità e, nello stesso tempo, di ampia e condivisa partecipazione democratica.

Per il ruolo dell’Abruzzo nella macroregione Adriatico-Ionica, per l’accettazione, da parte dell’Europa, del prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico, per la battaglia sull’Autorità di sistema portuale Porti di Roma-Porti d’Abruzzo e per questa ulteriore nuova prospettiva di diramazione del corridoio 5 mediterraneo, oltre al nostro lavoro, va sottolineato il ruolo propulsivo del Governatore Luciano d’Alfon-

so e del suo delegato al settore trasporti Camillo D'Alessandro, il loro impegno e la loro totale adesione al progetto.

Consideriamo, comunque, questo volume, un "semilavorato", che dovrà vedere fasi successive di approfondimento e di eventuale rielaborazione, congiuntamente con la Regione Lazio.

Ringraziamo il Prof. Landini e il Prof. Mascarucci e quanti ci hanno manifestato attestati di stima e di condivisione e cogliamo l'occasione per ringraziare la Camera di Commercio di Chieti e l'ASPO per aver prontamente aderito alla nostra proposta e reso possibile questa pubblicazione: in particolare ringraziamo la dottoressa Paola Sabella per aver messo a disposizione la sua competenza e la sua professionalità.

Antonio Nervegna, Euclide Di Pretoro



Prefazione

Luciano D'Alfonso*

10

Un lavoro quotidiano di ricerca e di analisi dei dati sulla connettività europea e una costante attività di relazione con i tecnocrati di Bruxelles hanno consentito di guadagnare l'ingresso della Regione Abruzzo nei corridoi della Rete Transeuropea dei Trasporti. Abbiamo fatto il nostro ingresso con due proposte, convalidate dal Parlamento europeo il 28 ottobre 2015 in seduta Plenaria a Strasburgo. La prima riguarda il prolungamento Nord-Sud del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo al tratto Ancona-Pescara-Bari e del Corridoio Baltico all'intero versante Adriatico, come connessione verso l'Est Europa. L'altra proposta fa perno sulla diramazione del corridoio Mediterraneo affinché crei una relazione tra la penisola

Iberica-Centro Italia (Lazio e Abruzzo) e le regioni dei Balcani. Un progetto che unisce e sintetizza le aspettative di tutte le regioni italiane coinvolte e dei Balcani. Non si è mai fatto nulla di tutto questo dal 1993, quando, con l'entrata in vigore del Trattato di Maastricht, è partita la sfida delle Reti TEN-T in relazione alle grandi priorità della trasportistica europea: non è che non ci siamo riusciti, non ci si è proprio provato.

L'approvazione in Parlamento europeo è stato un punto di partenza per mettere in rete tutte le iniziative concorrenti all'attività progettuale che tangibilmente ci consentirà di vedere realizzate azioni trasportistiche più ambiziose nel settore delle merci e dell'alta velocità ferroviaria, di alto valore



aggiunto per il territorio abruzzese.

Uno di questi progetti, quale elemento fondante l'asse trasversale est-ovest della trasportistica, riguarda un nuovo modello di governance dei porti abruzzesi alleati con quelli laziali, quale strategia che si inserisce perfettamente in uno dei trenta progetti prioritari identificati dalla Commissione europea nel 2002: il corridoio V (trasversale Lisbona-Kiev).

Il 28 luglio 2016 il Consiglio dei Ministri ha approvato in via definitiva il Decreto di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali".

Per questo importante passaggio amministrativo abbiamo istruito la redazione di atti, documenti

e opportuni approfondimenti tecnico-politici, allo scopo di collocare i porti di Pescara e Ortona sotto l'Autorità di Sistema Portuale facente capo a Civitavecchia, quale soluzione economicamente più funzionale per l'Abruzzo, senza possibilità di concorrenza e duplicazione di ruoli con gli altri porti dell'Adriatico, come dimostra l'ottima sintesi contenuta in queste pagine.

L'Abruzzo che verrà deve essere un Abruzzo di opportunità, anche di spostamenti delle persone, delle merci e delle idee, altrimenti rimane un'operazione di mera cancelleria.

** Presidente della Giunta Regionale d'Abruzzo*



Presentazione

Mario Miccoli*

12

Istituzionalizzare una connessione tra i gate portuali tirrenici e adriatici dell'area centrale (ad esempio tra i porti di Civitavecchia, Ortona e Vasto) consentirebbe al sistema portuale italiano di aprire un fronte di opportunità notevole e del tutto nuovo.

Se nel settore privato alcuni esperimenti di questo tipo sono già stati portati avanti da importanti gruppi armatoriali (che offrono tariffe uniche e scontate, valide per i due passaggi marittimi relativi alle rotte ionico/adriatiche e tirreniche), un eventuale progetto di collegamento istituzionale tra porti situati su mari diversi costituirebbe invece un'esperienza senza precedenti.

Rafforzare questa connessione – ad esempio attraverso un link tra le *governance* che insistono su Civitavecchia, Ortona e Vasto – agevolerebbe la cooperazione tra i due scali e consentirebbe agli operatori privati, soprattutto quelli che già

operano in quest'ottica, di focalizzarsi su di essi. Due in particolare risultano essere gli ambiti di opportunità più rilevanti, che frequentemente sono riportati dagli operatori del settore.

In primo luogo si tratterebbe di intercettare la direttrice di scambio merci Turchia–Spagna, che oggi o fa riferimento a un collegamento marittimo (del tipo di quelli che si è già menzionati), passando per i porti pugliesi ed effettuando un tratto stradale dal Mezzogiorno molto lungo per raggiungere il Tirreno o, addirittura, passa via gomma attraverso i Balcani. Grazie alle facilitazioni derivanti dal nuovo eventuale assetto, invece, le merci arriverebbero ad Ortona via mare; da lì proseguirebbero su gomma verso Civitavecchia e infine da Civitavecchia raggiungerebbero i mercati spagnoli nuovamente via mare, ma il tratto stradale sarebbe costituito da sole tre ore di tutta autostrada (A14, A25 e A12).



Un altro ambito di interesse riguarda il settore *automotive* per il quale entrambi i porti sono particolarmente predisposti: Civitavecchia grazie all'export prevalentemente della produzione di FCA per il mercato statunitense e Ortona per il settore veicoli commerciali. La sinergia tra le due realtà consentirebbe di amplificare gli scambi verso le direzioni opposte a quelle attualmente servite, consentendo alle produzioni che attualmente gravitano su Civitavecchia di rivolgersi maggiormente verso i mercati dell'Est e quelle che gravitano su Ortona di puntare di più verso i mercati occidentali.

Si ribadisce che le due possibilità citate rappresentano esclusivamente due esempi ed è quindi evidente, come una connessione istituzionale effettuata in quello che è uno dei punti in cui la distanza tra i due mari è più breve e il collegamento terrestre più efficiente, aprirebbe oppor-

tunità verosimilmente anche molto più ampie (Terziario, Turismo e Commercio).

Il nostro Abruzzo, ha subito la crisi economica che ancora imperversa, con notevoli ripercussioni negative sui dati occupazionali e di Pil più in generale.

È nostro compito, unitamente agli *stakeholder* del territorio, provare a dare un contributo alla progettazione del futuro economico della nostra Regione, il quale, passa inevitabilmente per scelte di questo tipo, scelte che ci pongono una seria riflessione, le quali meritano un opportuno approfondimento.

Un plauso a Nervegna e Di Pretoro, i quali con questo lavoro aggiungono un'importante contributo al precedente testo "Connettiamo l'Abruzzo".

**Presidente ASPO (Azienda Speciale Camera di Commercio di Chieti per la promozione e lo sviluppo dei porti Di Ortona e Vasto)*



LA PROPOSTA

L'adozione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) -Decreto Legge n. 133 dell'11 settembre 2014 "Sblocca Italia"- ha il fine "di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e di promuovere l'intermodalità nel traffico merci, in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali" (come da Decreto approvato dal Consiglio dei Ministri il 28 luglio 2016).

"La crescita del Sistema Mare – è scritto nella introduzione al PSNPL - attraverso un sistema di coinvolgimento del cluster marittimo nella politica euro-mediterranea e il rafforzamento di Partnership strategiche verso l'interno e verso l'esterno, potrà garantire una posizione più preminente del Paese, con ricadute positive non solo nel settore della portualità e della logistica".

Queste interessanti considerazioni riportate nel PSNPL, insieme alla recente approvazione della riforma del sistema portuale, ci hanno permesso di avviare una riflessione volta ad attivare una proposta di revisione della rete Ten-T per **l'istituzione di un ramo trasversale al Corridoio V° "Mediterraneo"** che, partendo dal Porto catala-

no di Barcellona, arrivi al Porto di Ploce (Croazia), riallacciandosi al ramo c del Corridoio V° che da Ploce arriva a Budapest.

In questi ultimi anni, profonde trasformazioni hanno investito il settore dei trasporti e della logistica, determinando l'esigenza di predisporre innovativi strumenti idonei a garantire la competitività dei porti nel Mediterraneo, nel quadro delle relazioni internazionali tra macro regioni economiche.

Nel disegno trasportistico europeo, sempre più, i porti sono considerati nodi logistici strategici che rappresentano elementi cruciali delle connessioni, delle relazioni e degli scambi internazionali e per questo devono essere ben inquadrati nelle reti dei trasporti e meritevoli di maggiori attenzioni.

La recente approvazione della riforma della portualità costituisce, inoltre, l'occasione per **dare maggior protagonismo ai Porti del Centro Italia** e intraprendere un nuovo sentiero di crescita per il Mezzogiorno. Infatti, noi pensiamo che l'Autorità di Sistema Portuale dei Porti di Roma (che ha alle spalle un grande mercato nazionale), con il collegamento Tirreno-Adriatico, in un'unica Autorità di Sistema, rappresenti una grande opportunità.

I Porti di Roma e i Porti d'Abruzzo, sotto una

unica Autorità, possono assumere la capacità di muoversi in maniera integrata e coordinata, in una dimensione di piattaforma logistica trasversale e concorrere, insieme ad altri elementi, più spiccatamente infrastrutturali, a delineare il ruolo strategico che questa nuova organizzazione portuale può svolgere nella costruzione di quel sistema logistico integrato che rappresenta uno dei tratti più apprezzabili della riforma della portualità.

Con l'istituzione della nuova Autorità di Sistema Portuale, occorrerà lavorare ad un Piano Operativo, che ravvisi le condizioni affinché l'Autorità di Sistema Portuale, nell'ambito dei compiti istituzionali affidati, assuma il ruolo di soggetto promotore di rilancio delle iniziative a favore della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche, da intendersi quale elemento strategico per le sue prospettive di sviluppo nazionale ed europeo.

Quindi, **l'Autorità di Sistema Portuale trasversale (Tirreno-Adriatica) può assumere l'importante ruolo di promozione** (da un punto di vista tecnico, organizzativo, operativo ed istituzionale) dell'interoperatività tra i diversi sistemi e attori operanti nei nodi logistici di riferimento, secondo una impostazione coerente con la evoluzione della normativa comunitaria e a supporto di una migliore definizione e integrazione della costruzione dei corridoi trans-europei.

Infatti, dai progetti finanziati dall'Unione Europea, che vedono l'Autorità Portuale coinvolta in qualità di partner/capofila, si rileva come il concetto di sistema logistico integrato viene declinato sotto diverse prospettive:

- l'interoperabilità tra i sistemi e lo scambio informativo;
- la pianificazione trasportistica e dei territori;
- la regolazione e l'armonizzazione dei servizi e delle procedure;
- la *governance* e la cooperazione territoriale.

Tutti temi che vengono, già oggi, sviluppati secondo un approccio tipicamente di corridoio esteso alle regioni afferenti ai porti.

Questa, dunque, non è una visione astratta, basta considerare alcuni importanti elementi normativi che la sostengono:

- 1.** il ruolo di impulso che le Autorità di Sistema Portuale, al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retro portuali, possono assumere, ai sensi dell'art 46 della legge 214/2011, nella costituzione di sistemi logistici, attraverso atti d'intesa e di coordinamento con le regioni, le province ed i comuni interessati, nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie;
- 2.** l'indicazione secondo cui, nei terminali retroportuali, cui fa riferimento il sistema logistico, il servizio doganale è svolto dalla medesima articolazione territoriale dell'amministrazione competente che esercita il servizio nei porti di riferimento;
- 3.** l'impegno governativo verso il completamento della piattaforma logistica nazionale quale fattore di integrazione del complesso delle relazioni ed informazioni che afferiscono a interporti e piastre logistiche e nello sviluppo della quale le Autorità Portuali assumono, tenuto anche conto di quanto previsto nella decretazione attuativa dell'art. 61

bis della legge 27/2012, un ruolo determinante;
4. lo stesso disegno di legge in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali, in discussione, nel quale è ben evidenziato lo specifico ruolo che le Autorità Portuali assumono in materia di sviluppo delle piattaforme logistiche territoriali. Lo scopo del documento, dunque, da una parte è **promuovere l'impegno dell'Autorità di Sistema Portuale** (Porti di Roma-Porti d'Abruzzo), con il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati,

verso iniziative volte alla realizzazione di una "Area Logistica Integrata" Lazio-Abruzzo, dall'altra, sollecitare le Regioni interessate (Lazio-Abruzzo) ad attivare la richiesta di riconoscimento, da parte della Commissione Europea, di un ramo-derivazione del Corridoio V° per lo sviluppo dei collegamenti trasportistici intermodali tra la penisola Iberica e i Balcani.





LA RETE TEN-T E IL CORRIDOIO V° “MEDITERRANEO”

Quando si parla di trasporti non si intende semplicemente lo spostamento, di persone e merci, da un luogo all'altro: si parla di reti sostenute e potenziate con i fondi dell'Unione europea, che contribuiscono alla crescita economica, alla sostenibilità e all'accesso ai servizi essenziali.

La Rete trans-europea di trasporto (TEN-T), infatti, è la base per la movimentazione dei flussi di merci, nonché lo strumento che consente ai cittadini di spostarsi liberamente all'interno dell'Unione europea, ma è anche una politica strategica che unisce la parte occidentale e orientale dell'UE e disegna il futuro spazio unico europeo dei trasporti. La Rete (TEN-T), dunque, favorisce l'integrazione dei Paesi europei, in vista di un mercato unico più vasto e sostiene una politica per la decarbonizzazione dei trasporti e un ruolo attivo dell'UE nella lotta globale ai cambiamenti climatici.

La Commissione UE ha pubblicato la carta della nuova rete centrale TEN-T (rete trans-europea dei trasporti) e dei **9 corridoi principali** che formeranno le arterie dei trasporti nel mercato unico europeo e che dovrebbero rivoluzionare le connessioni tra est e ovest, eliminando le strozzature, ammodernando le infrastrutture e snellendo le operazioni transfrontaliere di trasporto per passeggeri e imprese in tutta l'Unione europea.

Tra i nove Corridoi, il V° (denominato Mediterraneo), che rappresenta il **principale asse Est-Ovest della rete**, a sud delle Alpi, mira ad assicurare la connessione tra il quadrante occidentale europeo e l'Europa centro-orientale, seguendo le coste della Spagna e della Francia, attraversando le Alpi, il nord dell'Italia, la Slovenia, la Croazia e proseguendo attraverso l'Ungheria verso il confine con l'Ucraina.

Questo Corridoio, che ha **una lunghezza di circa 3.000 km**, si propone di favorire gli scambi economici e di rafforzare la competitività dei Paesi dell'Europa mediterranea attraverso una rete trans-europea AV/AC merci e passeggeri, fungendo da contrappeso all'asse Reno-Danubio e da alternativa alle direttrici Est-Ovest più a Nord. Le regioni lungo il Corridoio Mediterraneo rappresentano un'importante area all'interno dell'Unione Europea: con il 18% della popolazione europea; tali regioni (tra cui Lombardia, Rhône-Alpes, Catalogna, Comunità Autonoma di Madrid) generano il 17% del PIL europeo.

Per quanto riguarda l'Italia, il Corridoio Mediterraneo rappresenta una delle principali reti a supporto del tessuto industriale poiché non solo garantisce una maggiore accessibilità sulla direttrice Est-Ovest ma, attraverso i nodi dislocati sul

suo tracciato, permette anche la connessione con tutti i Corridoi TEN-T passanti per l'Italia, ovvero il Corridoio Reno-Alpi (attraverso i nodi di Milano e Novara), il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo (attraverso Verona) e il Corridoio Baltico-Adriatico (presso Padova e Cervignano del Friuli), **incrementando in questo modo la capacità di import-export da e verso l'Unione Europea** e ampliando il bacino di riferimento dei principali gateway portuali localizzati in Italia, in particolare l'Arco del Nord Adriatico e l'Arco del Nord Tirreno. Nel corso del 2010 i sei paesi del corridoio si sono scambiati quasi 160 milioni di tonnellate di merci. I principali flussi sono stati tra Spagna e Francia (45 milioni di tonnellate) e tra Francia e l'Italia (36 milioni di tonnellate). Questi due flussi rappresentano il 60% delle merci scambiate tra i sei paesi del corridoio (in termini di peso)¹.

La ripartizione modale complessiva per i flussi di trasporto merci tra i paesi del Corridoio riguarda per il 66% la strada, per il 9% il trasporto ferroviario e per il 25% il trasporto marittimo.

Più di due terzi delle merci scambiate tra la Spagna e l'Italia sono trasportati via mare. L'analisi dei flussi commerciali evidenzia due particolarità:

- I paesi del corridoio hanno un **forte scambio**

¹ "Work Plan of the European Coordinator" - Laurens Jan Brinkhorst - coordinatore europeo per la TEN-T Corridoio Mediterraneo.

di flussi transfrontalieri a livello regionale tra loro e con il resto dell'Europa; in particolare la Catalogna e la Lombardia appaiono come i generatori predominanti di flussi commerciali;

- La **strada è la modalità dominante** per i flussi tra le regioni del corridoio, mentre la ferrovia ha una più alta quota di trasporto merci cross-alpino (in direzione nord - sud) e nella parte orientale del corridoio.

Un'altra fonte di grandi flussi internazionali, sul corridoio, riguarda i **flussi di merci generata dai porti marittimi**. Il volume totale delle merci che passano attraverso i porti del Corridoio è stato pari a quasi 400 milioni di tonnellate nel 2010, di cui circa 100 milioni di tonnellate merci spedite tra i paesi dell'UE (la mappa, di seguito riportata, mostra il volume totale delle merci trattate in ogni porto e il tasso dei flussi interni all'UE).



Nella mappa il volume delle merci in ogni porto e il tasso dei flussi interni all'UE

Il traffico passeggeri totale tra i sei paesi del corridoio è pari a **81 milioni di passeggeri l'anno**. I due flussi principali sono tra Francia e Spagna, e Francia e Italia: queste due relazioni rappresentano l'80% del traffico internazionale considerato.

Le due tabelle riassumono i risultati di previsione per l'area di mercato del corridoio

Freight - The table below summarizes the forecast for the whole market area:

Total Market Area	2010	2030 Trend (do nothing)	2030 corridor implemented	2030 corridor implemented including accompanied Motorway
ROAD	129.623	228.647	195.131	186.431
RAIL	22.206	38.958	72.474	81.174
TOTAL (except sea)	151.829	267.605	267.605	267.605
Rail share	14,60%	14,60%	27,10%	29,40%

Passengers - The table below summarizes the forecast for the whole market area:

Total Market Area (1000 Pax/years)	2010	2030 Trend (do nothing)	2030 corridor implemented	2030 corridor implemented including accompanied Motorway
ROAD	46.261	63.539	61.125	-2.413
RAIL	3.001	4.061	10.011	5.950
AIR	79.659	110.179	108.153	-2.026
TOTAL (except sea)	128.921	177.770	179.289	1.510
Rail share	2,3%	2,3%	5,6%	

La distribuzione modale riguarda per il 64% la strada, il 33% l'aria e il 3% il trasporto ferroviario. Il traffico stradale è particolarmente sostenuto ed è caratterizzato principalmente da tragitti brevi intorno ai rispettivi punti di confine di Le Perthus (ES-FR) e Ventimiglia (IT-FR).

La quota di mercato ferroviario è generalmente debole, in particolare per i flussi con la Spagna; i flussi tra Ungheria e Slovenia / Croazia hanno quote di mercato significativamente più alte (15-

20%) rispetto agli altri flussi, ma relativamente piccoli volumi di domanda.

Per quanto riguarda i passeggeri, nel 2010, il flusso è stato di circa 129 milioni di passeggeri e questi si concentrano soprattutto nella parte occidentale del corridoio.

La quota bassa, relativa al trasporto ferroviario, può essere spiegata dal fatto che gran parte del movimento passeggeri riguarda brevi distanze dei viaggi transfrontalieri, che sono ancora effettuati in modo più efficiente su strada rispetto a quello su rotaia.

Secondo alcuni studi², sul Corridoio, **la domanda complessiva aumenterebbe da 151 milioni di tonnellate del 2010 a 267 milioni di tonnellate nel 2030**, con un tasso di crescita medio annuo del 2,9%.

Con la piena attuazione del corridoio, la quota di mercato ferroviario potrebbe potenzialmente aumentare fino al 27%, raggiungendo circa 72 milioni di tonnellate all'anno. Le previsioni mostrano che vi è un forte potenziale di sviluppo del traffico ferroviario internazionale sul corridoio Mediterraneo, anche se occorre tener conto della domanda globale, la quale può avere una dinamica solida solo se la crescita del PIL, in Europa, torna a "normali" tassi (come ci si aspetta nelle proiezioni comunitarie) a lungo medio termine.

Partendo da una base relativamente bassa nel 2010, le quote ferroviarie, del modello di previsio-

² Trasporto merci nazionale via mare, porte internazionali, autostrade del mare, logistica portuale e retroportuale - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Rapporto di terza fase dello studio-ricerca.

ne (tra il 20% e il 30% per la maggior parte delle relazioni considerate), non sono eccessivamente elevate ma rimangono al di sotto delle quote ferroviarie osservate in Europa sulla direzione nord-sud.

L'attuazione del corridoio potrebbe potenzialmente **spostare circa 33 milioni di tonnellate anno dalla strada alla ferrovia** (circa 2,3 milioni di camion / anno equivalenti) **41 milioni tonnellate / anno, o addirittura (3 milioni di camion) se si include il trasporto combinato accompagnato.**

Tuttavia, tali previsioni esprimono il mercato potenziale del corridoio, che significa che

il raggiungimento di questi effetti implica l'attuazione completa del corridoio con adempimento degli standard TEN-T e l'assenza di colli di bottiglia e implica anche la creazione di servizi di trasporto adeguati lungo le infrastrutture, in particolare nel trasporto combinato.

Per quanto riguarda il traffico marittimo, si prevede una crescita, per il periodo 2010-2030, in particolare per il traffico di container (circa il 4%), al netto del traffico di trasbordo.

È ragionevole aspettarsi che **il livello di traffico ferroviario generato dai porti del Corridoio potrebbe raddoppiare entro il 2030** rispetto ai livelli del 2010, anche tenendo conto di un aumento di lunghezza dei treni. Gli effetti più importanti possono essere attesi per i porti di Algeciras, Va-

lencia, Barcellona e Marsiglia, con conseguente crescita del traffico e importanti trasferimenti modali dovuti ai miglioramenti previsti nei collegamenti ferroviari dei porti.

La dimensione marittima del corridoio è espressa anche da un **forte traffico di corto raggio nei servizi di trasporto Ro-Ro** tra i paesi del corridoio e tra Europa e Nord Africa. Per questo traffico è prevista una crescita rapida, nei prossimi anni, con l'ulteriore sviluppo delle autostrade del mare. Con il completamento del corridoio, si riducono notevolmente i tempi di viaggio in treno e di conseguenza aumenta la frequenza dei treni sulle varie relazioni internazionali lungo il corridoio, generando uno spostamento dalla strada alla rotaia.

Si calcola che la realizzazione del corridoio aumenterà il traffico ferroviario, in particolare tra la Francia e la Spagna (dal 2% al 12% nel 2030) e tra la Francia e Italia (dal 4% all'8%).

In conclusione, la realizzazione del corridoio Mediterraneo rappresenta una grande opportunità perché permette di spostare importanti volumi di merci dalla strada alla ferrovia, con un potenziale spostamento di 40 milioni di tonnellate di merci, entro il 2030. Tuttavia, la realizzazione di **questo obiettivo ha bisogno di una infrastruttura completamente aggiornata e interoperabile, con servizi adeguati e terminali strada-ferrovia.**

Lo sviluppo del corridoio porterà anche ad un aumento della competitività ferroviaria nel traffico internazionale di passeggeri, con un potenziale incremento di 6 milioni di passeggeri all'anno entro il 2030.

I collegamenti con i porti sono un elemento chiave per il successo del corridoio.

Infatti, i servizi di trasporto marittimo a corto raggio, tra i paesi europei e con l'Africa del Nord, sono un elemento di forte impulso alla crescita della dimensione marittima del corridoio.

Pertanto, al fine di sviluppare pienamente il Corridoio, devono essere affrontati alcuni aspetti fondamentali per assicurare un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture e garantire l'interoperabilità completa del Corridoio stesso. I punti critici riguardano **la capacità, l'interoperabilità, l'intermodalità e l'eliminazione di barriere amministrative e operative.** I principali proble-

mi relativi alla saturazione della linea nelle grandi aree urbane si possono così riassumere:

Il nodo Lione presenta una situazione critica che, oggi, impedisce ogni sviluppo significativo del traffico ferroviario proveniente dalla Spagna o dal porto di Marsiglia verso il Nord Europa, la Svizzera o l'Italia. Un percorso alternativo in Svizzera o in Italia potrebbe essere disponibile a breve termine tramite la nuova linea elettrificata tra Valence, Grenoble e Chambéry, ma con una capacità piuttosto limitata.

Il nodo di Torino è un punto essenziale del sistema ferroviario nazionale, sia per quanto riguarda la sua funzione di nodo per il sistema AV/AC del



Corridoi terrestri e marittimi prioritari

corridoio Torino-Lione che per il suo valore di mobilità metropolitana. Gli interventi previsti per il nodo, infrastrutturali e tecnologici, sono essenziali al fine di aumentare la sua capacità e migliorare l'integrazione intermodale.

Anche per gli altri nodi urbani (cioè Madrid, Barcellona, Marsiglia, Lione, Torino, Milano, Venezia, Lubiana, Zagabria e Budapest), esistono i "colli di bottiglia" a causa della sovrapposizione di diversi tipi di traffico ferroviario (metropolitano, regionale, a lunga distanza e trasporto merci).

Un esempio è costituito dai problemi di capacità nell'area urbana di Barcellona, con circa 100 - 150 treni merci al giorno, con il problema della condivisione di traffico pesante su rotaia con treni pendolari.

I problemi di capacità diventeranno critici anche tra Montpellier e Perpignan, una volta realizzate tutte le connessioni degli impianti industriali e degli altri terminali logistici al porto spagnolo. Sarà necessaria una nuova linea per realizzare il potenziale di domanda del corridoio, dal momento che, tra Montpellier e Béziers, nel 2030 la domanda prevista è pari a pari a 140 treni merci, 100 treni regionali e circa 60 treni passeggeri ad alta velocità.

Dato l'attuale traffico e il suo potenziale di sviluppo e prendendo in considerazione la prevista espansione delle infrastrutture portuali, l'aggiornamento della linea tra Divača e Capodistria diventa una priorità assoluta: attualmente ci sono 80 treni/giorno che utilizzano questa linea a binario unico; questo numero è destinato a crescere fino a 19 milioni di tonnellate con 135 treni

al giorno entro il 2030.

La necessità di una nuova linea è anche evidente nella parte centrale della Slovenia, dove il traffico merci potrebbe raggiungere più di 200 treni al giorno. Tale traffico non sembra essere facilmente miscelato con il traffico passeggeri nella zona di Lubiana.

Le connessioni "ultimo miglio" di principali siti industriali, porti e terminal logistici intermodali con la rete principale di trasporto - in particolare via ferrovia o IWW (*Inland Waterways*) - devono essere garantite e migliorate, al fine di assicurare una capacità adeguata e livello di servizio rispetto alle loro esigenze affinché lo sviluppo del sistema di trasporto produca un impatto sulla crescita socio-economica delle regioni. Così, la questione dell'ultimo miglio, che collega la rete principale di siti di produzione, di scambio o di consumo, è tra le prime priorità da affrontare.

La realizzazione del potenziale traffico ferroviario internazionale in Spagna, può essere raggiunto solo da una connessione completa scartamento UIC³ dalle principali generatori di traffico al confine.

Al fine di migliorare il trasferimento modale e l'interoperabilità deve essere assicurata la rimozione delle restanti restrizioni, in particolare in termini di lunghezza del treno, carico sugli assi e sistemi di segnalamento (soprattutto nella parte orienta-

3 UIC - (*Union internationale des chemins de fer*) Lo scartamento ferroviario è la distanza intercorrente tra i lembi interni del fungo delle due rotaie di un binario misurata a 14 mm sotto il piano di rotolamento.

le del corridoio). Mentre questo può essere fatto solo gradualmente, il problema potrà essere risolto solo quando l'intero corridoio avrà raggiunto gli standard comuni poiché, anche una piccola sezione con standard inferiori nella parte centrale del corridoio, provoca enormi effetti negativi sul potenziale di tutto il corridoio.

Una particolare attenzione deve essere data al sistema ERTMS⁴ in cui il tasso di esecuzione è ancora molto bassa nella maggior parte dei paesi del corridoio. Soprattutto in Francia, la mancanza di implementazione dell'ERTMS diventerà critica sul tratto dal confine con la Spagna ad Avignone e al nodo di Lione.

L'insieme di queste criticità dovute, in particolare, al forte aumento del traffico merci lungo il Corridoio, suggerisce che una possibile soluzione è rappresentata dalla creazione di un ramo del Corridoio che, in modalità combinata, permetta lo spostamento di grandi quantitativi di merci tra i quadranti est-ovest, dalla strada al mare, con notevoli risparmi e benefici in termini di sostenibilità ambientale.

4 ERTMS - *l'European Rail Traffic Management System*
- Il sistema - su standard europeo - assicura ai treni dei diversi paesi di circolare senza soluzione di continuità su tutte le linee europee che ne sono dotate, ed è capace di garantire la circolazione in sicurezza dei treni con l'adozione di funzionalità e tecnologie all'avanguardia.



DARE MAGGIOR SVILUPPO ALL'INTERMODALITÀ

Rispetto ai regolamenti comunitari sulla rete TEN-T¹, approvati a dicembre 2013 e ai corridoi europei, sono stati integrati ed aggiornati i programmi sulle infrastrutture strategiche e sono stati definiti anche i nodi primari di interscambio.

Il nostro Paese non può, quindi, prescindere dal quadro comunitario, che non ha affrontato solo la questione dei corridoi, ma anche quella delle piattaforme di scambio modale, elemento strategico per l'operatività e l'efficienza della intermodalità. Il reticolo del traffico merci italiano e delle relazioni con le infrastrutture di connessione comprende: 15 porti, 16 interporti, 16 principali piattaforme logistiche.

Il reticolo merci italiano entra nella rete TEN-T dei corridoi europei *core network*, andando in particolare a interessare i Corridoi Baltico-Adriatico, Mediterraneo, Scandinavia -Mediterraneo e Reno-Alpi.

L'Italia intermodale, però, si ferma sulla Gronda Nord del Paese. Se pur esistono opportunità di sviluppo ed anche realtà logistiche collocate nel

1 Regolamento (UE) N. 1315/2013 (Parlamento Europeo e Consiglio dell'11 dicembre 2013) sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti

Mezzogiorno del nostro Paese, la gran parte dei flussi del trasporto intermodale internazionale conosce una netta frattura geografica.

La mappa dei collegamenti presenta una matrice di origine e destinazione prevalentemente orientata ai collegamenti da e verso l'Europa e si ferma in una Gronda Nord dell'Italia, costituita dai terminali di Novara, Busto/Gallarate e Verona.

Le prosecuzioni sono prevalentemente di carattere camionistico, dal momento che, nel corso dell'ultimo decennio, la rete dei collegamenti intermodali nazionali si è progressivamente rarefatta.

Occorre applicare anche a interporti e piattaforme logistiche e intermodali una logica di dimensione sovraterritoriale per aggregare e semplificare un assetto che, nel corso dei passati decenni, ha assecondato logiche di provincialismo e di localismo incompatibili con la globalizzazione dei mercati e della logistica.

Per questa ragione il disegno di legge di riforma degli interporti, presentato ormai tre legislature fa, si proponeva di procedere verso la costituzione di Piattaforme Logistiche Territoriali, intese come_“/

complesso di infrastrutture e servizi presenti su un territorio interregionale destinato a svolgere funzioni connettive di valore strategico per il territorio nazionale, al fine di interconnessione e per la competitività del Paese".

Le linee guida del piano nazionale della logistica, presentate dal Governo nel gennaio 2011, ma mai attuate, individuavano 6 piattaforme logistiche (Nord Ovest; Nord Est; Tirrenico Adriatica Nord; Tirrenico Adriatica Centrale; Tirrenico Sud; Mediterraneo Sud.

Oggi, si comprende meglio che,

non ha molto senso disciplinare piattaforme logistiche territoriali solo con riferimento alle strutture *inland*, ma occorre collegare gli interporti, anche sotto il profilo della *governance*, con la portualità.

Si tratta, in sostanza del potenziamento della rete infrastrutturale delle piattaforme logistiche territoriali: una questione strategica, perché la competitività logistica è sempre più connessa alle soluzioni tecnologiche di connessione che vengono messe in campo. Con la costituzione di una "Piattaforma Logistica Territoriale", occorre saper guardare bene il tessuto economico locale, diventandone punto di riferimento con capacità crescente di attrazione e, nello stesso tempo, **occorre avere la capacità di guardare lontano, ai grandi flussi del trasporto delle merci, che sono ormai guidati da un processo di marittimizzazione, per cui la parte terrestre delle connessioni è**

diventata progressivamente un "ultimo miglio" esteso di portata e di dimensione.

Nella costituzione di una "Piattaforma Logistica Territoriale" si potrebbe anche ragionare su un programma di filiera tra sistema interportuale e piattaforme logistiche, che non si limiti quindi ad incentivare i servizi intermodali, ma che spinga gli interporti a sviluppare una progettualità condivisa, sulla base della quale realizzare contratti di rete in modo da spingere gli interporti stessi a sviluppare una visione di sistema, a superare i localismi, a scegliere i partner più rilevanti per definire un progetto vincente e promuovere collegamenti e forti iniziative di collegamento e integrazione.



I porti italiani nella rete ferroviaria nazionale

Gli Interporti e i porti, in un disegno di Piattaforma logistica Territoriale coerente con la riforma delle Autorità Portuali, possono e debbono diventare volano di investimenti per il miglioramento della competitività logistica.



Gli interporti italiani e la rete Ten-t

Oggi sappiamo che c'è una rarefazione dei collegamenti tra porti, interporti e le principali piattaforme logistiche, con una dispersione dei volumi di traffico che certamente non favorisce la soluzione intermodale, la quale, per avere competitività, deve essere dotata almeno di due caratteristiche:

- generare economie di scala, indispensabili per ottimizzare i carichi ferroviari;
- creare connessioni su percorsi di media e lunga distanza, vale a dire laddove si esprime maggior-

mente il vantaggio concorrenziale della soluzione intermodale.



Le 16 principali piattaforme logistiche italiane e i treni operati

A queste due caratteristiche se ne aggiunge una terza, strategica per il nostro Paese, vale a dire superare quelle condizioni di produzione dei treni merci non adeguate ad esprimere un prezzo di vendita al mercato coerente con la concorrenza degli altri modi di trasporto.

La rete ferroviaria deve essere dotata di caratteristiche adeguate alla massimizzazione della produttività dei convogli merci, in termini di sagome e profili, per consentire la formazione di convogli più lunghi e più pesanti, che rappresentano la condizione indispensabile per riequilibrare il sistema delle convenienze modali.

Gli adeguamenti delle sagome, dei moduli e dei terminali lungo gli itinerari principali al fine di

migliorare gli aspetti prestazionali dei treni merci costituiscono fattori strategici per la ripresa di competitività del traffico intermodale.

La normalizzazione a sagoma PC80 e la lunghezza dei convogli a 750 mt. lungo direttrici comprese nei corridoi europei, rappresentano una condizione indispensabile per rendere europea la caratteristica prestazionale dei treni merci sulla rete, così come gli interventi di ultimo miglio, essenzialmente nei porti, devono consentire di razionalizzare i costi delle operazioni terminalistiche che oggi mettono fuori mercato il costo della trazione ferroviaria e consentire la produzione di convogli capaci di massimizzare quelle economie di scala che rendono competitivo il trasporto merci per ferrovia.

Con l'apertura della nuova galleria del Gottardo e con i successivi ulteriori upgrade della linea Svizzera (Tunnel di Base del Ceneri ed upgrade sagoma a P400 che saranno completati entro il 2020), in virtù della nuova capacità e, soprattutto, della maggiore competitività della modalità ferroviaria, ai collegamenti intermodali esistenti potrebbero aggiungersi fino ad oltre 130 treni internazionali al giorno.

Questa profonda modifica di assetto coglie i terminali del Nord Italia in una condizione di saturazione e gli investimenti previsti nei nuovi terminal (Milano, Piacenza e Brescia), potrebbero non essere sufficienti o semplicemente non ancora operativi per il 2020 e presumibilmente neanche per il 2030. **Occorre, pertanto, evitare che l'intermodalità riguardi sostanzialmente solo le linee di valico, bloccandosi in una Gronda**

Nord che poi scarica, via gomma, sul territorio italiano la grande parte del traffico.

Il valore medio annuo dell'interscambio commerciale², negli ultimi dieci anni, tra i Paesi del Mediterraneo occidentale³ e i Paesi Balcanici e dell'Est Europa⁴, supera i 120 miliardi di euro, pari a oltre 800 milioni di tonnellate/anno di merci.

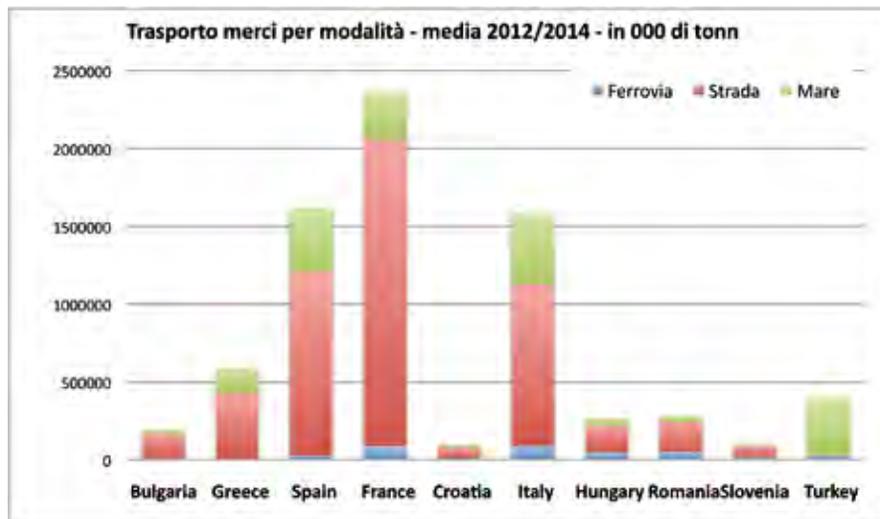
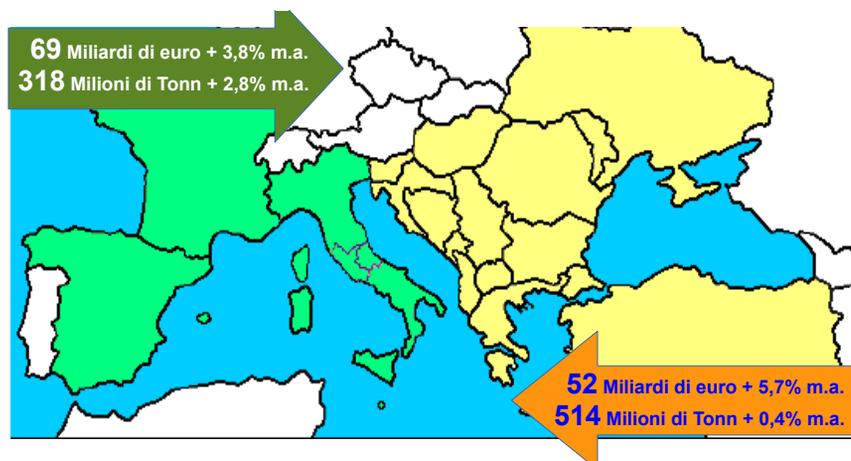
Ampia parte degli scambi avviene mediante trasporto su gomma, con notevoli problemi in termini di sicurezza, tempi di percorrenza, costi e danni ambientali.

Il gestore della rete dovrà operare allora per garantire che siano attrezzati assi di collegamento con terminali strategici posti nelle regioni centrali e meridionali. In particolare occorre arrivare in tempi brevi all'apertura della linea Adriatica Ferroviaria al profilo P400: questo permetterà di allineare il Sud Europa al Nord Europa e sarà una delle chiavi di volta per l'ulteriore sviluppo dell'intermodalità, con un profilo P400 che potrà andare da Bari ai Paesi dell'estremo Nord dell'Europa via ferrovia.

2 Nostre elaborazioni di dati di fonte Istat (BD Coeweb) e BD Eurostat.

3 Italia, Spagna e Francia.

4 Slovenia, Croazia, Bosnia E., Serbia, Montenegro, Albania, Grecia, Turchia, Ungheria, Romania, Bulgaria, Ucraina.





NECESSITÀ DI UN CORRIDOIO TRASVERSALE PER LA RETE TEN-T

È possibile immaginare un corridoio trasversale multimodale/comodale dalla Penisola Iberica ai Balcani (Tirreno-Adriatico) ad integrazione della rete comunitaria dei trasporti (Ten-T) con enormi benefici sia per la logistica economica che per l'ambiente.

Possiamo prendere a riferimento i concetti di trasversalità e longitudinalità, tracciati dal prof. Ennio Forte¹, "ai fini della individuazione di corridoi multimodali/co-modalità articolati su itinerari trasversali ed itinerari longitudinali che attraversano e interessano l'economia italiana per le funzionali sinergie produttive, da un lato, e per i collegamenti geografici con l'Europa e l'Africa dall'altro".

Infatti, occorre tener ben chiari che un obiettivo strategico della politica economica del trasporto merci e della logistica, nel medio lungo periodo, è 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 le diverse zone del paese dovrebbe rimanere appannaggio dei trasporti ter-

restri. Anche gli studi preparatori del nuovo Piano Generale della Mobilità, in fase di predisposizione dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono indirizzati verso una politica di trasporti comodalità.

Nella comodità un ruolo strategico assume l'alternativa marittima tramite naviglio Ro/Ro, cruise ferry e multipurpose, cioè il trasporto combinato stradale e marittimo che trova una consistente offerta di servizi di Autostrade del Mare operanti lungo i corridoi plurimodali e comodalità proposti e sostenuti dalla UE.

Infatti, uno degli obiettivi dell'Unione Europea, nel campo dei trasporti, è la riduzione delle emissioni di gas "climateranti". In tal senso dovrà essere favorito il consolidamento di grossi volumi nei trasferimenti sulle lunghe distanze, nonché soluzioni multimodali basate sui trasporti marittimi, mentre il trasporto su gomma dovrebbe essere utilizzato solo negli ultimi chilometri (c.d. *last mile*).

Vanno pertanto sviluppati corridoi merci plurimodali marittimo-terrestri che permettano di ridurre il consumo di energia e le emissioni e di minimizzare l'impatto ambientale ma che, al contempo, attirino la domanda per la loro affidabilità, bassa

¹ Ennio Forte, *Nuove strategie di crescita per il Mezzogiorno nelle relazioni inter-mediterranee: la leva dello SSS e della logistica a valore.*

congestione e generali bassi costi di esercizio. L'UE spinge verso la multi modalità e la comodità e inserisce anche il settore dei trasporti e della logistica nei settori da innovare profondamente per la competitività, la sicurezza e l'ambiente. Non viene trascurata dalle indicazioni comunitarie la funzionalità delle connessioni attraverso un ridisegno delle reti TEN-T integrate pienamente con le Autostrade del Mare, i porti e i retroporti. I porti commerciali dovranno ampliarsi anche attraverso i retroporti per consentire la realizzazione di spazi di fluidificazione, manovra e stoccaggio, in autonomia dalle altre funzioni tipiche portuali. L'immagine mostra i quattro corridoi trasversali all'interno dei quali possono attivarsi progetti di trasporto comodale fondati su linee di Autostrade

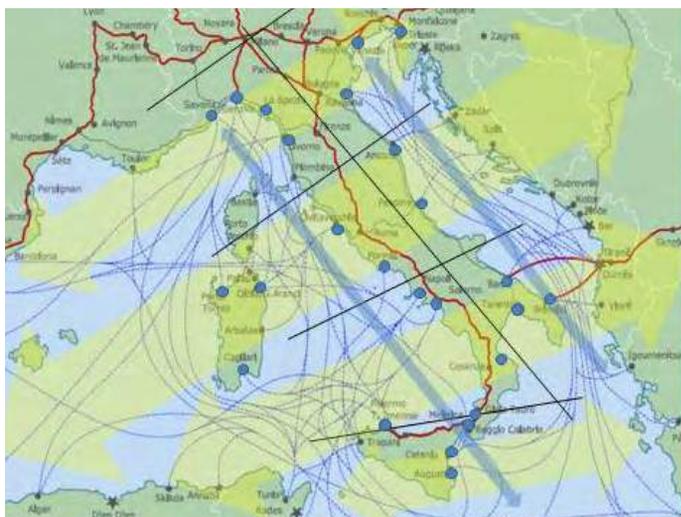


Fig 1 Corridoi trasversali e longitudinali nelle relazioni intermediterranee

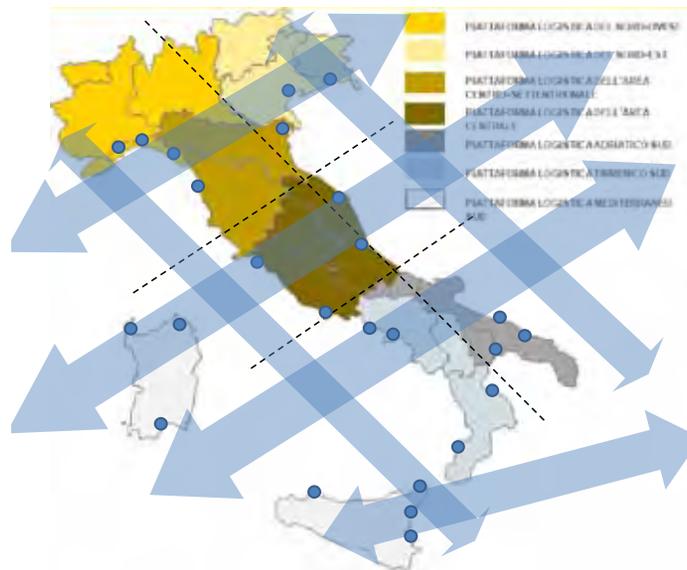


Fig 2 Corridoi di AdM e piattaforme logistiche nazionali del PNL

del Mare². Il Corridoio trasversale del centro identifica la fascia: *Barcellona-Valencia-Porto Torres-Olbia-Civitavecchia-Ortona-Ploce-Spalato-Ragusa*. Come si vede dalla figura (1) i corridoi trasversali si prestano facilmente alla progettazione di itinerari comodali o plurimodali (mare-gomma-ferro) integrati e combinati.

Mentre i corridoi longitudinali (Fig.2) rappresentano, oltre ai collegamenti nord-sud del Mediterraneo, le proiezioni terrestri verso i porti del *Northern Range* (*Amburgo, Anversa, Rotterdam, Brema, Zeebrugge, Le Havre, Amsterdam*) e marittime verso il Nord Africa (*Tangeri, Tunisi, Port Said*) ed oltre, fino alla Turchia e al Medio Oriente.

I due corridoi longitudinali sono:

- il **Corridoio Tirrenico** (*Genova, La Spezia, Livor-*

² Trasporto merci nazionale via mare, porte internazionali, autostrade del mare, logistica portuale e retro-portuale - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Rapporto di terza fase dello studio-ricerca.

no, Porto Torres, Olbia, Civitavecchia, Formia-Gaeta, Cagliari, Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Messina, Palermo).

- il **Corridoio Adriatico** (Trieste, Venezia, Ravenna, Ortona, Ancona, Bari, Brindisi, Taranto, Corigliano, Catania, Augusta).

I suddetti corridoi avranno, quindi, dimensione nazionale ed internazionale e fungeranno da anello di congiunzione tra territori e, soprattutto, tra sistemi di *Short Sea Shipping*.



Fig 3 Corridoi AdM Trasversali e Longitudinali

In tale contesto è evidente come i porti commerciali attrezzati a tale scopo assumano un ruolo strategico. L'immagine di seguito riporta la sovrapposizione dei suddetti corridoi mediterranei delle Autostrade del Mare (AdM) con le piattaforme logistiche nazionali individuate negli studi preparatori al Piano Nazionale della Logistica.

Il secondo corridoio trasversale attraversa la piattaforma logistica dell'area centrale e **interfe-**

risce, in particolare, **con i territori delle Regioni Lazio e Abruzzo.**

Su questo asse trasversale coesistono, a nostro avviso, tutti gli elementi necessari a definire un corridoio al servizio della rete comunitaria dei trasporti: i Porti, con le connessioni stradali e ferroviarie agli assi di trasporto principali e le aree retro-portuali industriali da riconvertire per lo svolgimento di servizi logistici a valore.



Piattaforma Territoriale Integrata Tirreno-Adriatico

5 Porti - 3 Aeroporti - 2 Interporti - Collegamento Autostradale A/24 - A/25
- Collegamento Ferroviario Pescara Roma - Connessioni al Corridoio Europeo Helsinki-La Valletta e al Corridoio Baltico-Adriatico.

Occorre anche ricordare che

I porti non devono essere considerati solo un centro di movimentazione o di attività industriali, ma anche porte europee nel Mediterraneo dotate di piattaforme logistiche interfacciate con le filiere produttive e distributive dal livello globale al livello locale.

Questo corridoio trasversale, oltre a incentivare il mercato della logistica e dei trasporti, sarebbe di sicuro aiuto per il rilancio dell'economia industriale e commerciale dei territori delle regioni direttamente interessate e del Mezzogiorno.

In particolare, **questa piattaforma territoriale-logistica Tirreno-Adriatico svolgerebbe un ruolo di sicuro interesse per l'intero centro Italia**, dove sono ubicati un buon numero di di-

del Lazio è assicurato dai distretti. Nei distretti del Lazio operano oltre 4.500 imprese con quasi 84.000 lavoratori.

In Abruzzo è presente uno dei maggiori Poli Industriali del Sud: quello di Chieti-Pescara, con la concentrazione meccanica in Val di Sangro, dove è in esercizio il grande stabilimento della Sevel (Joint FCA-Peugeot); la Honda e un cluster di aziende del loro indotto; la vetreria della Pilkington a San Salvo e altre PMI in comparti manifatturieri leggeri; nella vicina Termoli è in attività il grande impianto di componentistica del Gruppo FCA; vi sono poi alcuni grandi impianti farmaceutici, dell'ICT, dell'automotive, dell'aerospazio e dell'agroalimentare nell'Aquilano.

La realizzazione di un Collegamento trasversale Tirreno Adriatico (Civitavecchia-Ortona) fa riferimento al concetto di "**Area Logistica Integrata**". Tale area, infatti, include agevolmente un sistema portuale (porti di Roma-porti d'Abruzzo), retroporti, interporti (Abruzzo, Lazio) e le connessioni ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto, con la logica del "fare sistema" (tema ispiratore del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica), che si rifà alla logica delle ALI nell'individuare le nuove autorità di Sistema portuale.

Lazio e Abruzzo - Valore dell'interscambio commerciale			
valore in 000 di euro			
	2012	2013	2014
ABRUZZO			
Prodotti dell'Agricoltura	205.992	193.303	185.923
Prodotti estrazione minerali	51.596	45.461	31.148
Attività Manifatturiere	10.088.009	9.774.994	10.123.867
Trattamento rifiuti	17.950	17.670	21.836
Servizi Informaz-Comunic.	3.388	3.981	5.085
Merci varie	3.642	5.167	3.637
Totale	10.371.341	10.041.696	10.373.058
LAZIO			
Prodotti dell'Agricoltura	758.687	726.615	716.938
Prodotti estrazione minerali	4.728.245	627.302	483.107
Attività Manifatturiere	41.538.297	41.691.247	43.417.717
Trattamento rifiuti	200.632	186.909	194.327
Servizi Informaz-Comunic.	153.489	138.403	125.840
Artistiche, sportive d'intratten.	31.887	59.796	51.918
Merci varie	318.632	320.569	245.362
Totale	47.730.662	43.752.106	45.237.794

Elaborazioni su dati ISTAT - BD Coeweb

stretti industriali, tra i quali quelli laziali e abruzzesi. Uno dei punti di forza del Lazio è rappresentato proprio dal sistema dei distretti industriali e dei sistemi produttivi locali. Aree territoriali che vedono la presenza di un alto numero di piccole imprese a forte specializzazione produttiva. Nel Lazio sono stati riconosciuti 3 distretti industriali e 7 sistemi produttivi locali, che costituiscono uno dei motori per lo sviluppo locale, per l'innovazione e la ricerca e per l'export: circa il 40% delle esportazioni

L'Autorità di Sistema Portuale che risponde con maggiore coerenza allo spirito della riforma è costituito dal collegamento trasversale sull'asse Roma-Civitavecchia-Pescara-Ortona

che assume una funzione commerciale importante per la relazione tra i porti del Mediterraneo occidentale (Valencia, Barcellona, Marsiglia), del Lazio, dell' Abruzzo e dei Balcani (Slovenia, Croazia, Serbia, Bosnia E., Montenegro, Albania, Grecia) fino ai Paesi dell'est (Romania, Bulgaria, Ucraina), su cui sviluppare il trasporto combinato marittimo-terrestre mediante navi Ro-Ro.

Su questo asse si prospetta lo sviluppo di nuovi itinerari che costituiscono un'offerta ottimale rispetto a quella tradizionale di lunga percorrenza su strada.

La sezione trasversale del trasporto terrestre di

questo collegamento funzionale è l'asse stradale europeo E80, costituito dal tratto Autostradale A24/A25, individuando il miglior collegamento trasversale Adriatico-Tirreno su gomma.

A tale collegamento trasversale Est-Ovest la Regione Abruzzo ha dato ulteriore valorizzazione con la DGR n.310 del 29/04/2015 che, nell'indicare le proprie infrastrutture strategiche prioritarie, evidenzia come la combinazione autostrada/aeroporto/porto, può candidarsi ad interpretare il ruolo nei rapporti fra Tirreno ed Adriatico/Balcani/Medio Oriente, quale Regione cerniera/snodo.

Interscambio commerciale - media 2012/2014

valore in euro

	Lazio	Abruzzo	Totale
Grecia	596.260.428	82.814.229	679.074.657
Turchia	751.820.669	182.574.840	934.395.509
Ungheria	262.269.236	200.145.071	462.414.307
Romania	705.185.015	131.427.942	836.612.958
Bulgaria	141.250.617	39.026.681	180.277.298
Albania	78.374.217	51.875.323	130.249.540
Ucraina	61.816.628	40.629.564	102.446.193
Slovenia	313.306.212	146.128.792	459.435.004
Croazia	70.683.631	20.907.319	91.590.949
Bosnia	11.512.786	13.322.899	24.835.685
Serbia	45.836.875	34.165.445	80.002.321
Montenegro	8.817.036	1.810.753	10.627.789
Totale	3.047.133.350	944.828.859	3.991.962.209

Elaborazioni su dati ISTAT - BD Coeweb

Valore degli scambi commerciali con Balcani ed Est Europa

Anno 2014 - valore in 000 di euro

	ABRUZZO		LAZIO	
	Import	Export	Import	Export
Slovenia	29.148	119.613	271.659	107.841
Croazia	9.079	18.064	27.328	41.044
Bosnia E.	2.408	5.804	5.406	6.590
Serbia	5.751	27.768	10.724	28.002
Montenegro	72	1.584	2.359	3.753
Albania	24.266	29.779	34.183	52.612
Grecia	12.459	57.458	334.213	249.777
Turchia	60.916	162.367	558.510	223.663
Ungheria	48.747	191.877	219.395	108.259
Romania	43.170	111.453	622.026	218.272
Bulgaria	10.853	27.452	66.478	68.256
Ucraina	20.946	17.457	17.665	18.070
Totale	267.814	770.676	2.169.946	1.126.138

Elaborazioni su dati ISTAT - BD Coeweb

Lo sviluppo del trasporto fra la Spagna ed i Balcani, persegue un riequilibrio dei flussi di merci marittimi nella direzione est-ovest, con conseguente incremento di competitività dei porti mediterranei rispetto a quelli della Europa centro-settentrionale e rafforza la strategia del PSNPL indirizzata ad accrescere la potenzialità e la ricettività dei porti del Mediterraneo.

Ai fini dell'interoperabilità, l'asse trasportistico Roma-Civitavecchia-Pescara-Ortona vanta il collegamento Tirreno-Adriatico più breve e veloce con un'asse autostradale ancora molto sottoutilizzato e di un collegamento ferroviario che avrebbe bisogno di interventi di potenziamento per quanto riguarda la lunghezza dei moduli, la sagoma e il peso assiale. La ferrovia Pescara-Roma, della lunghezza di 240 km, appartiene alla rete complementare secondaria ed è elettrificata a 3.000 volt in corrente continua ed è attrezzata con il SCMT (sistemi di controllo della marcia dei treni).

La possibilità di raggiungere un buon grado di interoperabilità nave-ferrovia, riducendo i tempi di percorrenza, su questo asse trasversale, costituisce un forte elemento di innovazione in linea con gli impegni assunti, nel dicembre 2015, a Parigi dai Paesi aderenti alla XXI Conferenza delle Parti per la riduzione di CO2.

In questa ottica, **l'ammodernamento del colle-**

gamento ferroviario Roma-Pescara, diventa un obiettivo strategico prioritario per l'economia del centro-Italia.

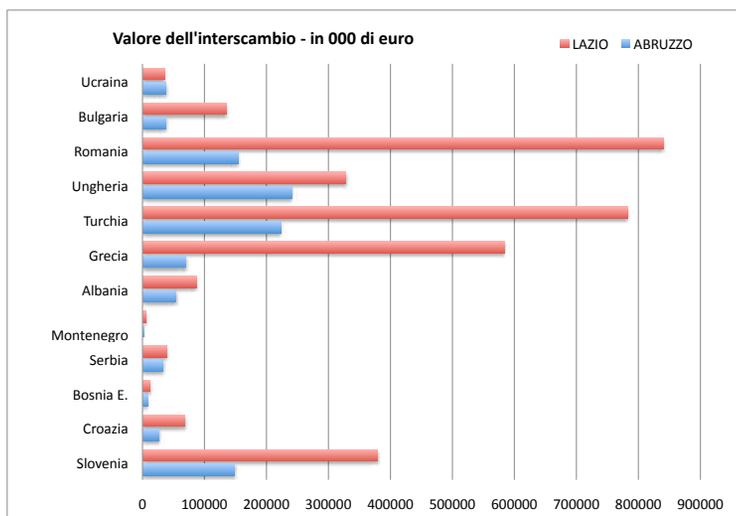
Si tratta di adeguare la rete relativamente alla lunghezza dei moduli, al peso assiale e alle sagome e riduzione delle pendenze, aprendo a nuovi tracciati dove è necessario.

Sappiamo, infatti, che il trasporto ferroviario è tra le modalità con minore impatto negativo sull'ambiente e sul territorio ed è una delle modalità di spostamento più sicure e più efficienti.

Lo sviluppo funzionale delle modalità di trasporto (Autostradale e Ferroviario) costituirebbe un ammodernamento del sistema logistico del quale trarrebbero enormi vantaggi le aree interne delle due Regioni (Lazio-Abruzzo), in relazione alla mobilità delle persone e delle merci.

Su quest'asse, infatti, sono collocati diversi nuclei industriali che sarebbero facilitati nelle operazioni di movimentazioni delle merci in entrata (approvvigionamenti) e in uscita (esportazioni), sia verso ovest (porti di Roma), che verso est (porti d'Abruzzo).

VALORE DELL'INTERSCAMBIO COMMERCIALE



Interscambio commerciale con i Paesi Balcanici e dell'Est Europa

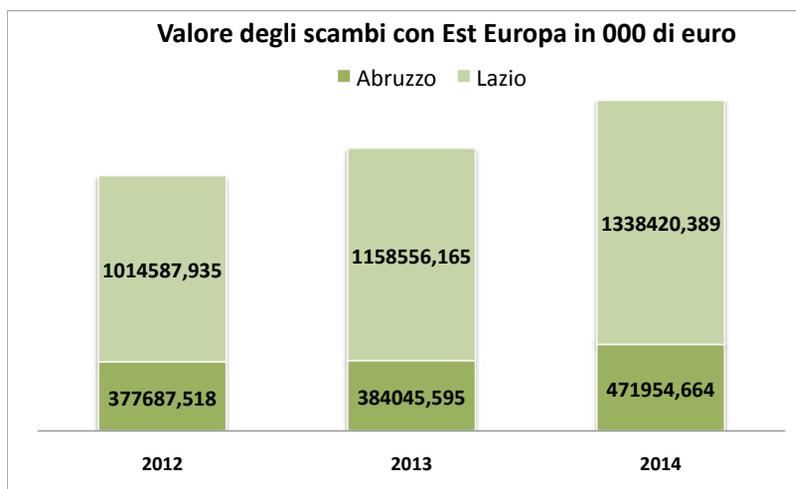
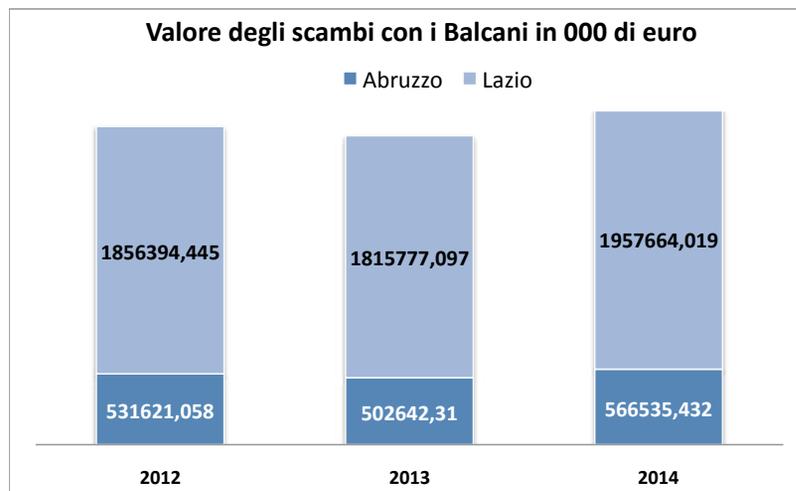
per modalità di trasporto - valore in tonnellate - anno 2014

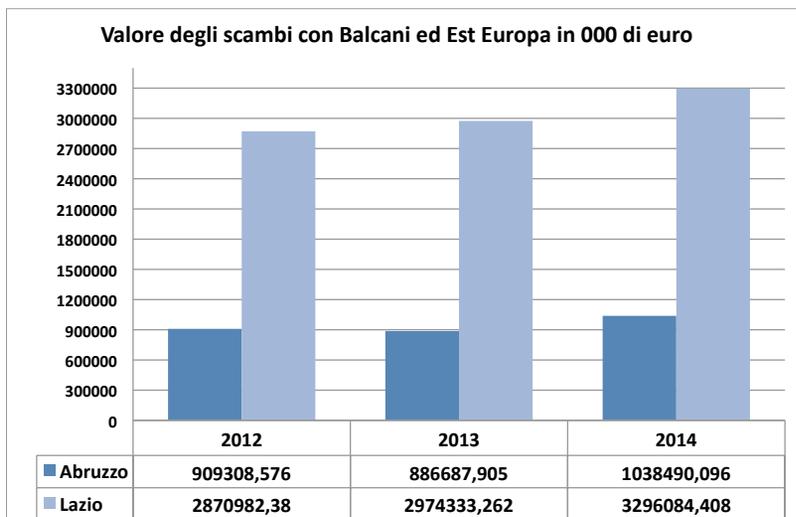
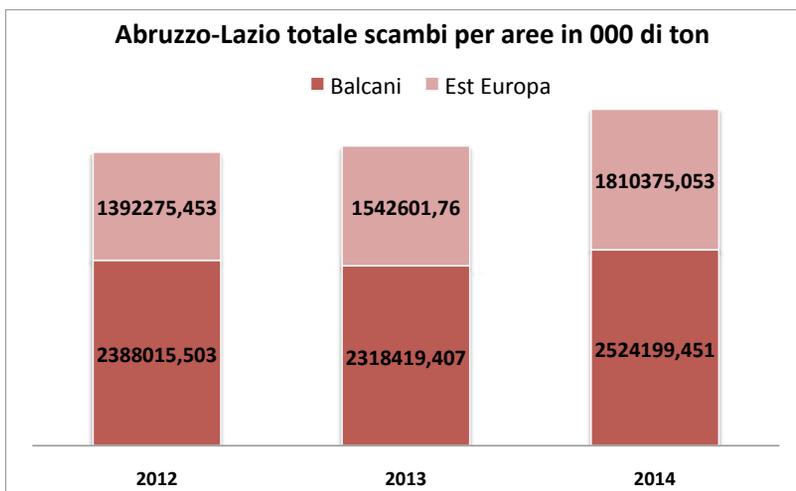
	Altro	Non Dich.	marittimo	ferroviario	stradale	aereo	Totale
Slovenia	46.417	4.529.895	821.674	386.768	2.038.392	93	7.823.239
Croazia	308.470	2.321.455	1.217.428	136.181	795.902	177	4.779.613
Bosnia E.	20	0	212.480	61.674	923.044	67	1.197.285
Montenegro	196	0	75.336	0	52.618	12	128.162
Serbia	2	0	304.899	96.906	648.566	224	1.050.597
Albania	600	0	1.635.809	434	24.338	99	1.661.280
Grecia	87.911	1.743.519	1.719.046	19.906	896.016	2.883	4.469.281
Turchia	5.743	0	8.850.329	2.553	525.032	6.418	9.390.075
Ungheria	26	2.506.772	15.335	1.246.768	1.906.191	942	5.676.034
Romania	53.349	1.831.626	408.675	209.007	1.528.993	1.416	4.033.066
Bulgaria	3.114	822.192	622.771	11.993	347.594	152	1.807.816
Ucraina	371	0	7.039.612	4.752	570.144	1.010	7.615.889
Totale	506.218	13.746.459	22.923.393	2.176.117	10.256.829	13.492	49.622.508

Interscambio commerciale con i Paesi Balcanici e dell'Est Europa

per modalità di trasporto - valore in tonnellate - anno 2014

	Altro	Non Dich.	marittimo	ferroviario	stradale	aereo	Totale
<i>Import</i>							
Francia	118	6.678.579	1.533	1.616.646	6.365.896	3.767	16.201.828
Spagna	1.801	4.427.977	2.362.285	85.873	2.780.233	468	9.658.636
Totale	4.919	11.106.556	3.896.107	1.702.519	9.146.129	4.235	25.860.465
<i>Export</i>							
Francia	3.618	5.951.812	1.669.781	310.926	6.862.827	3.244	14.802.209
Spagna	11.111	2.288.646	1.801.088	69.537	2.685.149	1.324	6.856.855
Totale	14.729	8.240.458	3.470.869	380.464	9.547.977	4.568	21.659.064
<i>totale interscambio</i>							
Francia	6.735	12.630.391	3.203.604	1.927.572	13.228.724	7.011	31.004.038
Spagna	12.912	6.716.623	4.163.373	155.410	5.465.382	1.792	16.515.491
Totale	19.647	19.347.014	7.366.976	2.082.982	18.694.106	8.803	47.519.529







VALORIZZARE LE AUTOSTRADE DEL MARE

Le Autostrade del Mare, proposte nel Libro Bianco del 2001 sulla Politica Europea dei Trasporti, sono diventate uno dei progetti prioritari del programma della "Trans European Transport Network" (TEN-T) (Parlamento Europeo, 2004).

Le Autostrade del Mare sono servizi Ro-Ro Short Sea Shipping (SSS), ossia servizi Ro-Ro di trasporto marittimo a corto raggio, con dei particolari attributi.

L'articolo 12 delle linee guida del 29 Aprile 2004 (Parlamento Europeo, 2004) ha stabilito gli obiettivi principali delle Autostrade del Mare:

"La rete europea delle Autostrade del Mare ha come fine quello di concentrare i flussi di merci su itinerari logistici basati sul trasporto marittimo, in modo da migliorare i servizi marittimi esistenti o di stabilire nuovi servizi, regolari, frequenti ed economicamente realizzabili, per il trasporto delle merci fra gli Stati membri al fine di ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità alle regioni insulari, o periferiche, europee".

Lo sviluppo delle Autostrade del Mare è fortemente supportato dalle politiche della Comunità Europea. Infatti, le Autostrade del Mare hanno costi esterni più ridotti rispetto al trasporto strada-

le. Secondo uno studio, citato nel Libro Bianco della Commissione Europea (2001), il trasporto intermodale, basato su Autostrade del Mare, produce, su uno stesso collegamento, 2,5 volte meno inquinamento, in termini di CO₂, dell'alternativa tutto-strada.

Se si esaminano i problemi del trasporto stradale lungo i Corridoi europei, oltre all'incidentalità, vi è **il problema della saturazione del traffico in determinate zone dell'Europa** (l'area di Londra, l'area di Parigi, i Paesi Bassi, alcune zone della Germania e la Pianura Padana), figura 4.

In queste aree le infrastrutture esistenti sono congestionate ed è molto difficile reperire lo spazio per costruirne di nuove.

È fondamentale, pertanto, che la Ue investa sulle infrastrutture portuali per migliorare l'efficienza del trasporto intermodale basato su Autostrade del Mare. Le Autostrade del Mare però hanno alcuni limiti. Infatti, non possono fornire un collegamento porta a porta: hanno perciò la necessità di integrarsi col trasporto stradale e ferroviario e di una rete di terminali localizzati in posizioni strategiche. Inoltre, l'efficienza dei porti e dei collegamenti tra i porti e l'hinterland è ancora molto limitata. Un aspetto critico è senz'altro la complessità delle procedure am-

ministrative che devono essere svolte nei porti, che sono di gran lunga superiori a quelle che devono essere svolte negli altri terminali: questo porta ad elevati tempi persi e quindi ad una forte riduzione dell'efficienza dei servizi di Autostrade del Mare.

Queste brevi considerazioni sulle AdM sono finalizzate ad avvalorare l'importanza dei collegamenti intermodali sul Corridoio trasversale (Barcellona-Ploce), tenendo presente che, affinché si abbia piena integrazione delle Autostrade del Mare con i sistemi di trasporto terrestre, è necessario migliorare tre aspetti del problema:

- adeguare l'accessibilità ferroviaria e stradale ai porti;
- implementare una migliore cultura organizzativa da parte delle compagnie di spedizione e dell'autorità portuale;
- migliorare le performance delle Autostrade del Mare in termini di: puntualità, flessibilità, disponibilità e frequenza dei servizi.

La Commissione Europea ha messo in evidenza che un servizio marittimo ad alta frequenza è essenziale per il successo dei servizi delle Autostrade del Mare. Di conseguenza, i servizi delle Autostrade del Mare devono essere focalizzati su collegamenti fondamentali, in modo da raggiungere la massa critica di traffico.

Da questo punto di vista, il collegamento Barcellona-Ploce risulta fondamentale ed in grado di movimentare ingenti quantitativi di merci.

Inoltre, lungo la catena logistica, oltre ai nuclei industriali della Catalogna, del Lazio-Abruzzo, della Croazia e della Serbia, dove le merci vengono prodotte, si trovano grandi mercati (Barcellona e Roma-Na-

poli) al servizio del consumatore finale.

Le prime azioni di politica nazionale volte a costruire una rete di Autostrade del Mare sono state messe in atto a partire dal 2001. In particolare, nel 2002, il governo italiano ha promosso l'iniziativa dell'"ecobonus" e nel 2004 ha costituito una nuova società controllata dallo stato, Rete Autostrade Mediterranee (RAM), con il compito specifico di sostenere e coordinare azioni per lo sviluppo di servizi di Autostrade del Mare a livello nazionale ed europeo.

I dati italiani sono migliori rispetto alla media europea: tuttavia questi dati mostrano chiaramente che una rilevante riduzione del traffico stradale, connessa allo sviluppo delle Autostrade del Mare, non è ancora stata raggiunta e molto sforzo deve essere ancora profuso, dall'UE, ed in particolare dall'Italia, in questo settore.

La proposta di un Corridoio trasversale intermodale (Tirreno-Adriatico), cerca di sfruttare la posizione geografica di piattaforma centrale nella penisola e nel Mediterraneo.

Essa si inquadra perfettamente nella politica dei trasporti che la UE sostiene per lo sviluppo della rete delle Autostrade del Mare come sistema di assi prioritari inquadrati nel programma TEN-T.

Con lo sviluppo delle Autostrade del Mare si prevede di assorbire una parte significativa del traffico merci su strada, al fine di ridurre le esternalità negative, diminuire la congestione sulla rete stradale

europea e migliorare l'accessibilità delle regioni europee periferiche. Un servizio delle Autostrade del Mare può effettivamente riuscire a determinare un trasferimento modale verso il trasporto marittimo a corto raggio, se svolto in termini di qualità e competitività, in particolare ponendo attenzione alla regolarità e alla frequenza dei servizi, all'efficienza delle operazioni portuali, attraverso il coinvolgimento e la cooperazione dei soggetti pubblici e privati che si trovano lungo la catena logistica.

La proposta dell'istituzione di un Corridoio trasversale (Tirreno-Adriatico) si propone di diminuire la quota parte di trasporto merci assorbita dal sistema stradale in modo consistente e in tale ottica

chiede all'Autorità di Sistema Portuale e alle Regioni interessate di affrontare la pianificazione di un sistema di trasporto merci capace di integrare le azioni sui servizi ro-ro Short Sea Shipping (SSS) con quelle di rilancio del sistema di trasporto ferroviario; in particolare del trasporto intermodale strada-ferrovia, allo scopo di favorire lo sviluppo dell'intermodalità, sull'asse Tirreno-Adriatico.

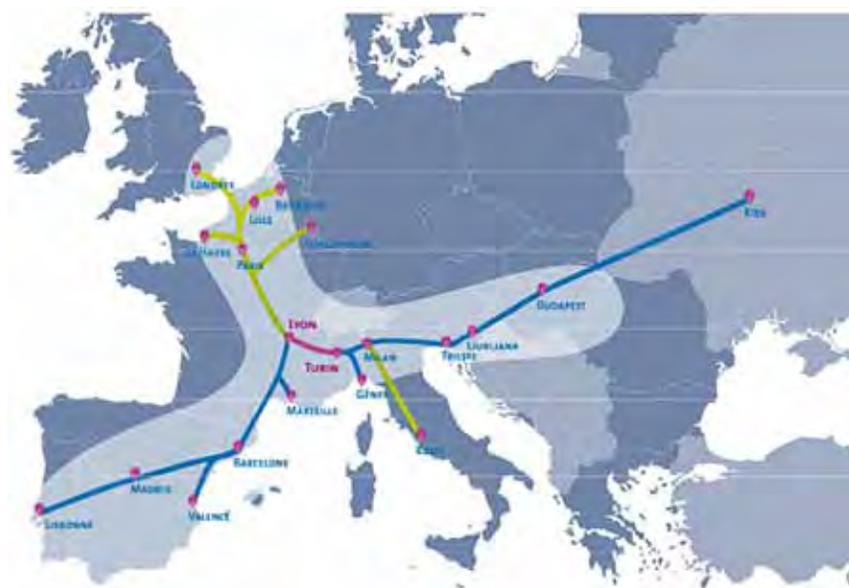


Fig.4 L'area di saturazione del traffico che attraversa Londra, l'area parigina, alcune aree della Germania e la Pianura Padana



UN CORRIDOIO TRASVERSALE DIRAMAZIONE DEL CORRIDOIO V°

Il riconoscimento di un corridoio trasversale, che passa per il centro Italia, come diramazione del Corridoio 5 "Mediterraneo" (Lisbona-Kiev), ha l'obiettivo di migliorare, in termini di efficienza e di efficacia, le connessioni della rete comunitaria dei trasporti e di ridurre drasticamente consumi e danni ambientali.

Nel tessuto della rete trasportistica comunitaria, con l'ordito, costituito dai due Corridoi longitudinali: quello sul versante Tirrenico (*Helsinki-La Valletta*) e quello sul versante Adriatico, con il prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico (da *Ravenna a Brindisi*), si ritiene **necessario migliorare la trama della rete, con una diramazione del Corridoio 5 "Mediterraneo"** che, passando per il centro Italia, mette in connessione la penisola Iberica con i Paesi dell'area Balcanica.

Porti, Interporti, Aeroporti, Autostrade e altre infrastrutture, sono presenti e compongono un quadro ben definito all'interno della rete globale (c. d. *comprehensive*) e la proposta di una diramazione si incontra con le scelte stabilite nei principi fondamentali dalla pianificazione comunitaria:

- accessibilità delle periferie ed estensione della rete dei corridoi principali verso i territori

emarginati e i nuovi Paesi candidati (tra questi i Balcani);

- sviluppo della intermodalità, con particolare riferimento anche al trasporto marittimo a breve e medio raggio;
- integrazione territoriale e politica di coesione per l'equilibrio territoriale complessivo;
- alleggerimento del peso sui corridoi e le infrastrutture realizzate e programmate con il superamento delle criticità esistenti.

La diramazione di un'asse trasversale del Corridoio 5, dunque, completa la rete europea di trasporto (Ten-t), la rafforza ed estende e avvalorata la sua capacità logistica sul Mediterraneo.

L'estensione della rete ai paesi confinanti, infatti, favorisce la politica di coesione verso i paesi dell'area Balcanica e dell'Est Europa. Inoltre, la diramazione, permetterebbe il superamento di quegli ingorghi e sovraffollamenti che, attualmente, riguardano alcuni tratti del Corridoio 5 (*Lione-Torino-Venezia-Udine-Trieste*), favorendo la riduzione dei pesanti costi sociali e ambientali dovuti al massiccio trasporto merci su gomma.

Il Libro Bianco dell'UE "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una



*La diramazione del Corridoio V ramo c - Ploce-Sarajevo-Osijek-Budapest
e il Corridoio VIII - Durazzo-Sofia-Burgas-Varna-Constanza*

politica dei trasporti competitiva e sostenibile" del 2011, rispetto al 2005, prevede al 2030 un incremento del traffico merci europee del 40% e dell'80% al 2050.

Con l'allargamento del Canale di Suez e l'incremento dei flussi di traffico con l'oriente, si prefigura una nuova centralità del Mediterraneo e, per la sua collocazione geografica, si impone per l'Ita-

lia l'obbligo di svolgere il ruolo importante di piattaforma logistica al servizio dell'Europa. Inoltre, i dati sui flussi del commercio mondiale, confermano la forte crescita degli scambi che coinvolgono i paesi dell'Est Europa e i Paesi del Nord Africa e il Centro e il Sud Italia; in questo quadro, possono assumere un ruolo determinante per il rilancio dell'intera economia nazionale.

Questo scenario previsionale risulta, quindi, di particolare interesse per le regioni Lazio e Abruzzo, come per l'intero Mezzogiorno d'Italia, anche alla luce della nuova strategia macro-regionale europea e la istituzione della "Macroregione Adriatica-Ionica", che è volta a garantire l'integrazione, anche di carattere infrastrutturale, nel processo di allargamento con i paesi dell'Est Europa.

Per queste ragioni si ritiene

utile e necessario integrare e completare la rete esistente con una diramazione del Corridoio 5 "Mediterraneo" e l'istituzione di un asse intermodale Tirreno-Adriatico

che, dai porti della penisola Iberica (*Barcellona e Valencia*), passando per il porto di Civitavecchia, l'Autostrada A/24-A/25 e il porto di Ortona, raggiunga la regione Balcanica (i porti di *Spalato, Ploce, Ragusa, Durazzo, Igoumentitsa*).

Inoltre, l'apertura di questo corridoio è funzionale alle diramazioni già tracciate dei corridoi paneuropei nell'area Balcanica. Infatti, dal porto Croato

di Ploce è prevista a diramazione del Corridoio 5 che porta a Budapest e Kiev mentre, da Durazzo, è prevista la diramazione del Corridoio 8 che porta a Sofia e Burgas e Varna sul Mar Nero. Per la sua collocazione geografica, sia rispetto all'attraversamento della linea Tirreno-Adriatico, sia per la sua centralità in Adriatico, il porto di Ortona risulta felicemente posizionato ed in grado di agevolare i collegamenti con tutti i porti dell'altra sponda dell'Adriatico e con Patrasso e Igoumenitsa (porto dal quale parte l'Autostrada "Egnatia", importante collegamento con Salonicco e Istanbul).

La valorizzazione di questa diramazione trasversale del Corridoio Mediterraneo comporta, quindi, indubbi benefici per il sistema trasportistico europeo nel suo complesso, quali:

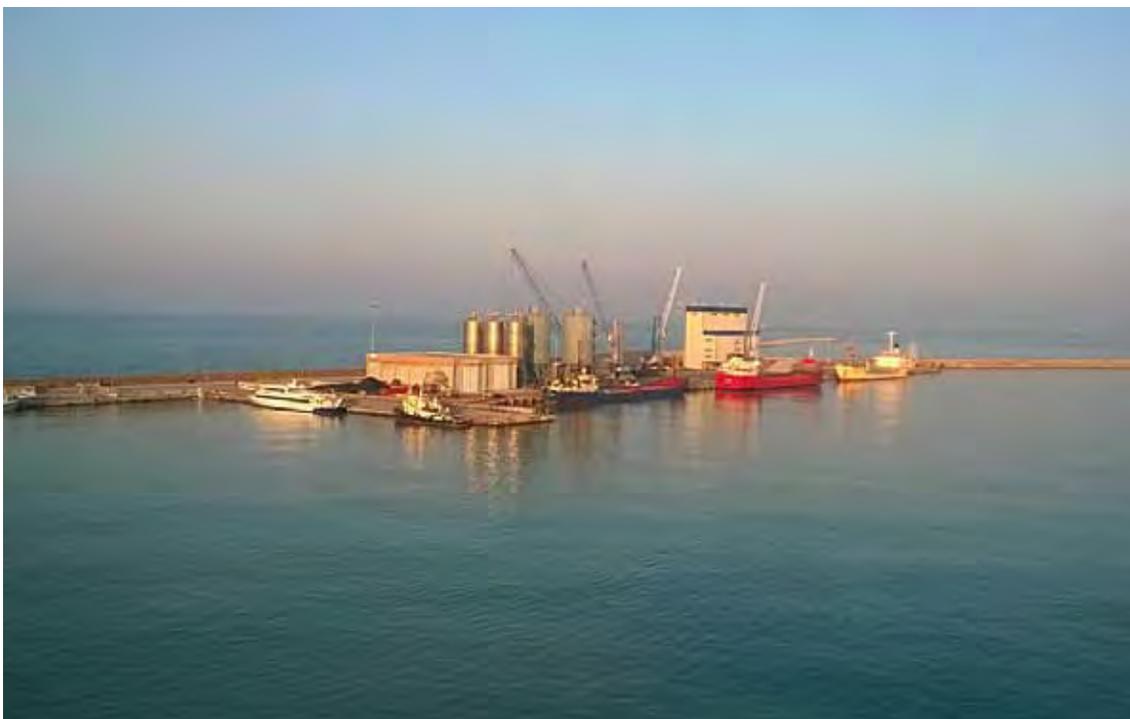
1. l'assorbimento di una parte del flusso di merci est-ovest (e viceversa) che transitano sul corridoio Mediterraneo. L'alleggerimento del flusso, infatti, ridurrebbe il traffico su gomma e la congestione su alcuni tratti del corridoio (in particolare sul versante alpino-padano), consentendo di ridurre l'impatto sull'ambiente e favorendo il carattere intermodale, che è uno dei principali obiettivi delle strategie europee di trasporto;
2. la riduzione dei costi e dei tempi di trasporto, aumentando gli scambi commerciali tra queste aree, con conseguenze positive, sia rispetto al processo d'integrazione dei paesi di nuova adesione, sia in termini di crescita economica;
3. lo sviluppo di un sistema portuale del centro-Italia, più efficiente che può rappresentare, per

un territorio con grandi mercati metropolitani (Roma e Napoli), un'area maggiormente attraente anche per altre aree del Mediterraneo, come ad esempio i paesi del Nord Africa;

4. la connessione trasversale alla rete comunitaria dei trasporti che favorirebbe lo sviluppo delle aree interne, oltre a quelle dei paesi dell'est Europa, anche quelle del centro Italia, facilitando i rapporti commerciali e i processi di internazionalizzazione del sistema delle nostre imprese;
5. lo sviluppo del trasporto multimodale, con il

potenziamento delle Autostrade del Mare che, attualmente, risultano ancora molto sottoutilizzate.

Ai fini della realizzazione della proposta di un Corridoio trasversale, le Regioni Abruzzo e Lazio possono costruire azioni di partnership e cooperazione con i paesi interessati (regioni spagnole del Mediterraneo occidentale, *Catalogna, Mursia, Valencia*, etc., e le regioni dell'Adriatico orientale, paesi balcanici: *Croazia, Montenegro, Albania, Grecia*) con l'obiettivo di approfondire e sviluppare una strategia di convergenza su comuni interessi.



Le Regioni Abruzzo e Lazio possono impegnarsi a partecipare attivamente alla consultazione per la revisione delle reti Ten-T proponendo alla Commissione relativa l'inserimento del porto di Civitavecchia nella rete core e del porto di Ortona nella rete comprehensive.





VALORE DEL COMBINATO BARCELLONA-PLOCE

Per l'itinerario Barcellona-Civitavecchia-Ortona-Ploce, si può sostituire un tuttostrada (1.901 km da effettuare in 51,5 ore) con un combinato mare-gomma (1.473 km complessivi effettuati in 31,5 ore di viaggio), con minor tempo e minori costi (diretti e indiretti) sociali e ambientali.

È noto che il sistema della logistica del nostro Paese risulta fortemente caratterizzato dall'utilizzo della modalità stradale rispetto ai trasporti più ecosostenibili, quali la ferrovia e le vie del mare.

Recenti dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti confermano come la strada, in Italia, sia utilizzata per il trasporto del 56,5% della merce, a fronte di una media europea del 45%.

Tale squilibrio modale comporta per il sistema della mobilità ingenti costi diretti ed indiretti (incidentalità, congestione, inquinamento acustico ed atmosferico, etc.).

Secondo un recentissimo studio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal confronto fra i costi esterni delle modalità di trasporto, si evidenzia che **il trasporto stradale ha un costo fino a 17 volte più elevato rispetto al trasporto ferroviario e oltre 8 volte maggiore rispetto al trasporto marittimo.**

Il combinato marittimo, nel tratto sostitutivo via

mare, consente di ridurre di molto il consumo energetico e di ridurre fortemente le emissioni.

Anche da un punto di vista dei costi il trasporto marittimo risulta la modalità più economica e più vantaggiosa, sia in termini di costi diretti di trasporto che di quelli indiretti o esterni¹, cioè di quei costi che spesso sono trasferiti alla collettività.

Uno studio di Confitarma esamina il sistema di trasporto di merci e passeggeri, monetizzando, sia i costi diretti del trasporto che quelli indiretti o esterni, utilizzando un metodo intuitivo per esprimere nella stessa dimensione costi sociali ed economici differenti. Esempio: una nave Ro-Ro per un trasporto di merce su una rotta extranazionale comporta un costo complessivo (tra costi diretti ed indiretti), per unità di carico, di 1.436 euro, inferiore di oltre il 40% rispetto alla gomma e di circa il 34% rispetto alla ferrovia.

RAM – Rete Autostrade del Mare Spa ha reso

¹ Per "costi esterni" s'intendono i danni che ricadono su terzi o sulla collettività (danni alla salute provocati dall'inquinamento atmosferico; danni associati ai fenomeni di cambiamento climatico attribuibili alle emissioni di gas serra; danni degli incidenti, perdite di vite umane, sversamenti a mare di sostanze petrolifere con danni per gli ecosistemi e le attività economiche come turismo e pesca).

disponibile, sul proprio sito web, un software (Eco-TransIT World) per valutare l'impatto ambientale di un trasporto merci nelle varie modalità di trasporto (Camion, Ferrovia, nave, aereo).

Inserendo alcuni semplici dati (es. luogo di partenza e di arrivo e modalità di trasporto) è possibile conoscere l'esatto impatto ambientale, in termini di consumo energetico, anidride carbonica ed altre emissioni inquinanti.

Così, abbiamo rilevato il valore dei consumi e dell'impatto ambientale di un percorso merci da Barcellona a Ploce, mettendo a confronto un trasporto "tutto strada" con uno "combinato strada-mare".

Come riportato nei grafici, per il percorso combinato si realizzano minori consumi (-26,3%) e minori emissioni di CO₂ (-23,6%) rispetto al tutto strada. Inoltre, va precisato che, nel settore dei trasporti,

il Gas Naturale Liquefatto (LNG) sarà il combustibile che andrà, sempre più, a sostituire il diesel e il gas naturale compresso (CNG) e i vantaggi dell'utilizzo dei LNG rispetto al tradizionale combustibile Diesel sono diversi:

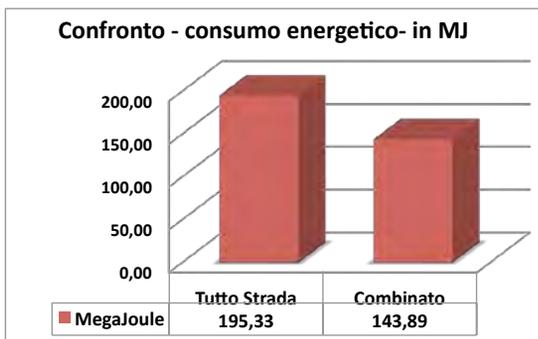
- riduzione del prezzo (circa 40%);
- riduzione delle emissioni acustiche;
- riduzione delle emissioni in atmosfera che consentono di portare un motore di classe Euro 3 a Euro 5.

L'International Maritime Organization (IMO) ha introdotto le norme ECA (Emission Control Areas) così che, entro il 2020, in Europa, oltre 20.000 navi dovranno adeguarsi alle norme ECA.

Da tempo invece l'Unione Europea ha previsto (direttiva 2005/33 CE) un limite di 0,1% S, per qualunque tipo di combustibile, nei porti.

I benefici ambientali conseguenti alla sostituzione

Confronto - consumo energetico- in MJ



Confronto - emissioni di CO₂ - in tonn



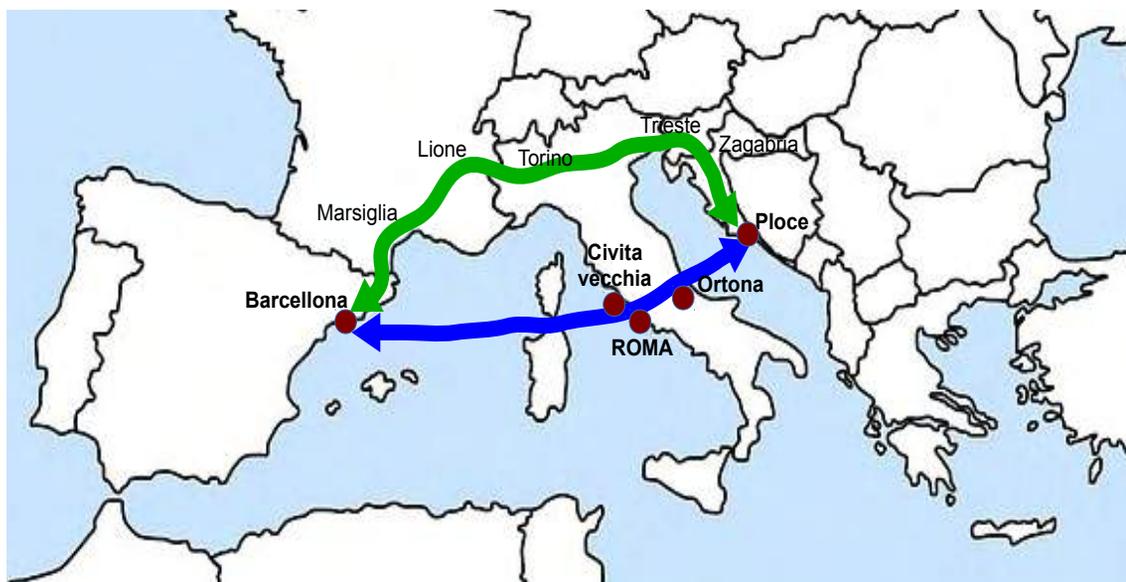




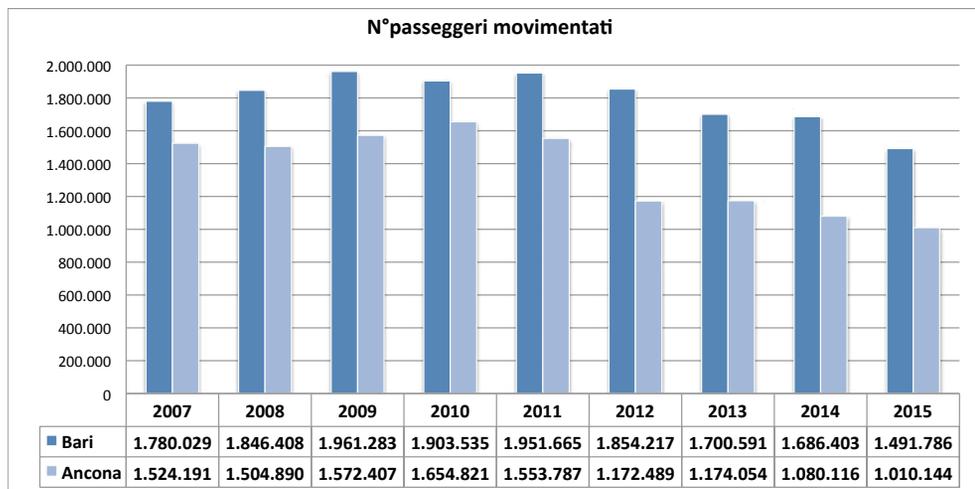
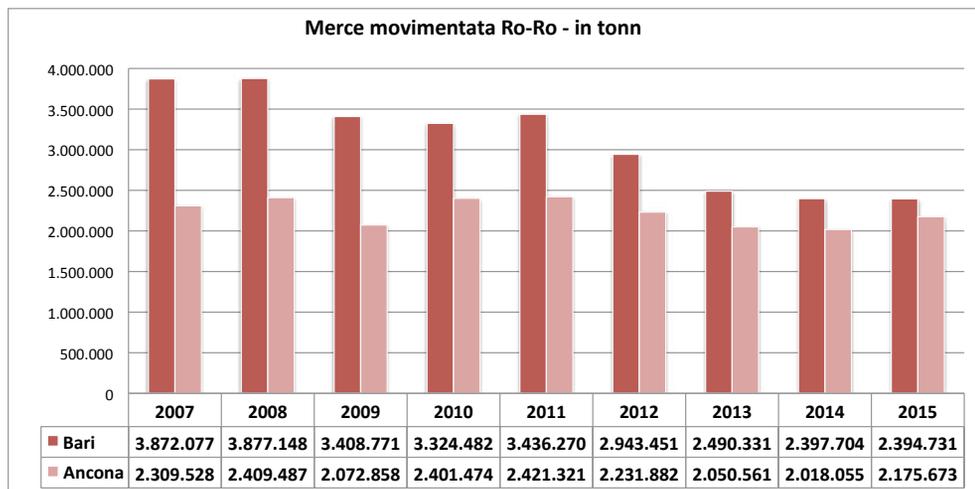
ne dei combustibili convenzionali col Gas Naturale Liquido (LNG) sono così sintetizzabili:

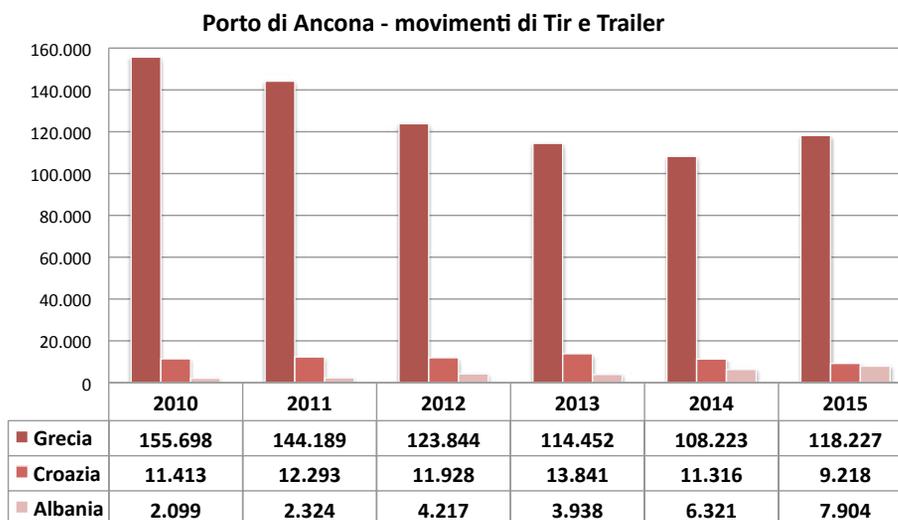
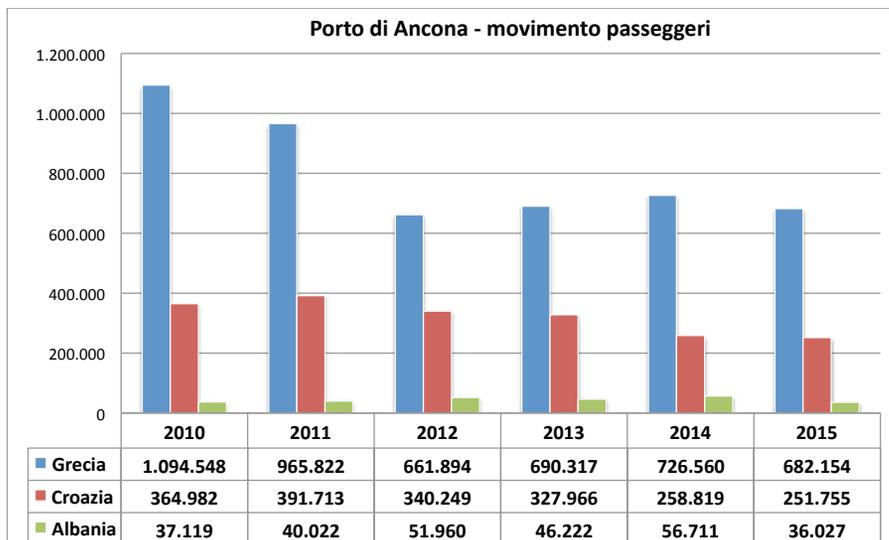
- emissioni di SOx e PM – 95 %
- emissioni di NOx – 80 %
- emissioni di CO2 –20-30 %
- minimizzazione del rischio di accidentale perdita in mare di combustibile.

Questo vuol dire che oltre a minori consumi (-26,3%) e a minori emissioni di CO2 (-23,6%) della nave rispetto alla strada, previsti dal software EcoTransIT World, con l'introduzione del GNL nella propulsione navale, si genererà un ulteriore sostanziale abbattimento degli inquinanti.



Percorso Barcellona – Ploce Confronto tutto strada - combinato	Miglia nautiche	Distanza in chilometri	Tempo di percorrenza
Tutto strada		1.901 km	51,5 h
Combinato strada-mare	695 miglia	1.473 km	31,5 h
<i>Barcellona-Civitavecchia (via mare)</i>	<i>469 miglia</i>	<i>868 km</i>	<i>19,0 h</i>
<i>Civitavecchia-Ortona (Autostrada)</i>	<i>-----</i>	<i>307 km</i>	<i>3,9 h</i>
<i>Ortona-Ploce (via mare)</i>	<i>180 miglia</i>	<i>293 km</i>	<i>8,6 h</i>





Finito di stampare nel mese di settembre 2016
Tipografia Arti Grafiche La Moderna

La proposta del "nuovo Corridoio Mediterraneo" intermodale segue il percorso di innovazione *per* la regione Abruzzo e *con* la Regione Abruzzo, avviato con le pubblicazioni "La porta dell'est", "Il porto d'Abruzzo in 1000 giorni" e "Connettiamo l'Abruzzo".

www.laportadellest.it