

Euclide Di Pretoro Antonio Nervegna

IL NUOVO CORRIDOIO MEDITERRANEO



Camera di Commercio
Chieti

EDIZIONI
MENABO



Camera di Commercio
Cuneo

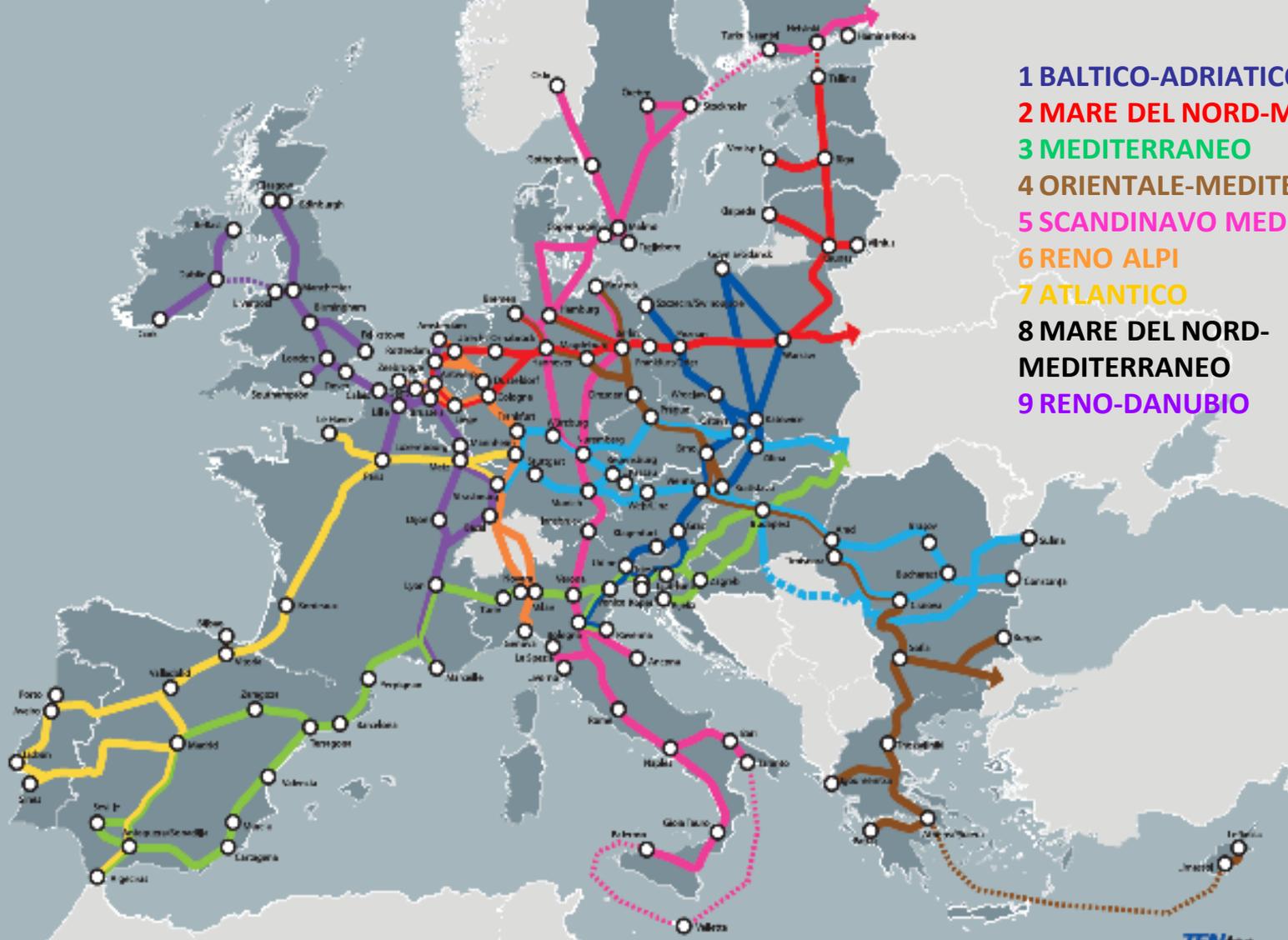
www.camera.com per il punto di Contatto e tutti gli APPO

La Commissione UE ha pubblicato la carta
della nuova rete TEN-T
(*rete trans-europea dei trasporti*)

dei 9 corridoi principali

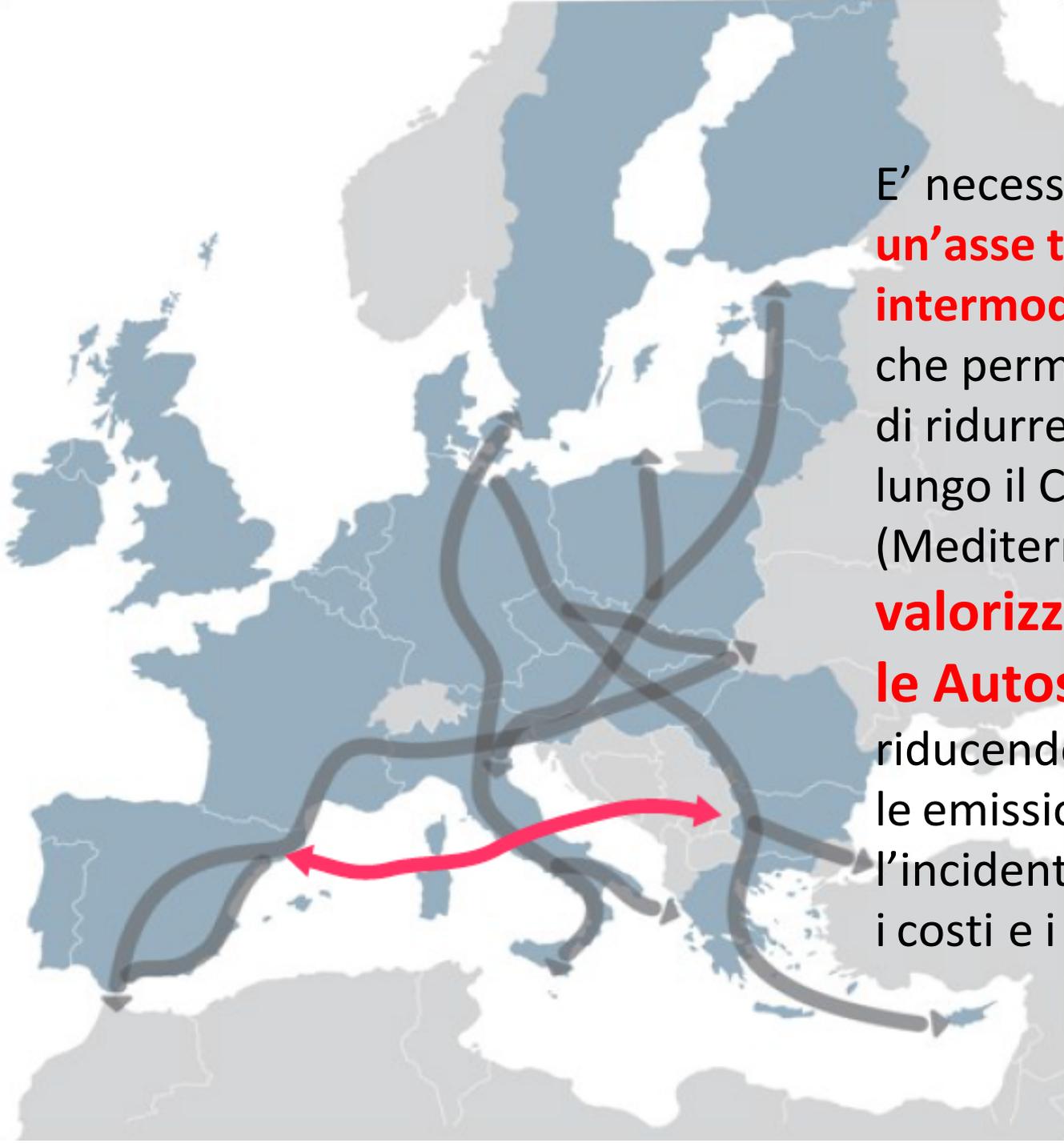
che formeranno le arterie dei trasporti
nel mercato unico europeo.

La nuova rete Ten-T dovrebbe
rivoluzionare le connessioni tra est e ovest,
eliminare le strozzature,
ammodernare le infrastrutture
snellire le operazioni transfrontaliere di trasporto
per passeggeri e imprese
in tutta l'Unione europea.



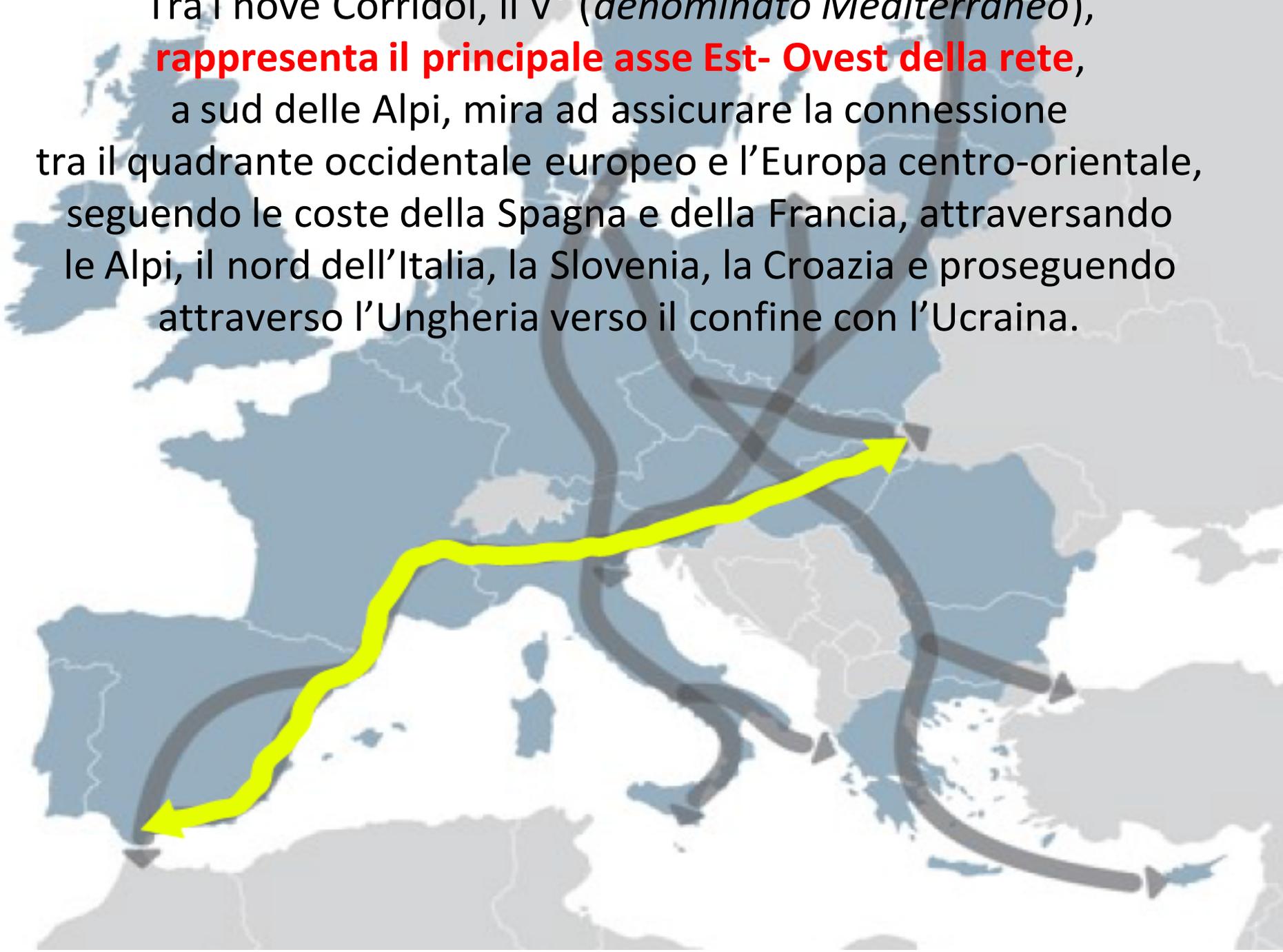
- 1 BALTICO-ADRIATICO
- 2 MARE DEL NORD-MAR BALTICO
- 3 MEDITERRANEO
- 4 ORIENTALE-MEDITERRANEO OR.
- 5 SCANDINAVO MEDITERRANEO
- 6 RENO ALPI
- 7 ATLANTICO
- 8 MARE DEL NORD-MEDITERRANEO
- 9 RENO-DANUBIO

Con il Regolamento (Reg.UE n. 1315/2013) la politica Europea mira a trasformare l'attuale mosaico di strade, ferrovie, aeroporti, porti in una **rete integrata** che copra tutti gli Stati membri, ai fini di un **corretto funzionamento del mercato interno**.



E' necessario **sviluppare un'asse trasversale intermodale** che permetterebbe di ridurre il traffico su gomma, lungo il Corridoio V° (Mediterraneo), **valorizzando le Autostrade del Mare**, riducendo i consumi, le emissioni di CO2, l'incidentalità, gli intasamenti, i costi e i tempi di percorrenza.

Tra i nove Corridoi, il V° (*denominato Mediterraneo*),
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.



Nel 2010 i sei paesi del corridoio Mediterraneo
si sono scambiati quasi **160 milioni di tonnellate di merci.**

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.**

Il traffico passeggeri totale tra i sei paesi del corridoio
è pari a **81 milioni di passeggeri l'anno.**

Secondo alcuni studi, sul Corridoio Mediterraneo,
la domanda complessiva
aumenterebbe da 151 milioni di tonnellate del 2010
a 267 milioni di tonnellate nel 2030.

Con la piena attuazione del corridoio,
la quota di mercato ferroviario
potrebbe potenzialmente triplicare (fino al 27%),
raggiungendo circa **72 milioni di tonnellate/anno.**

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)

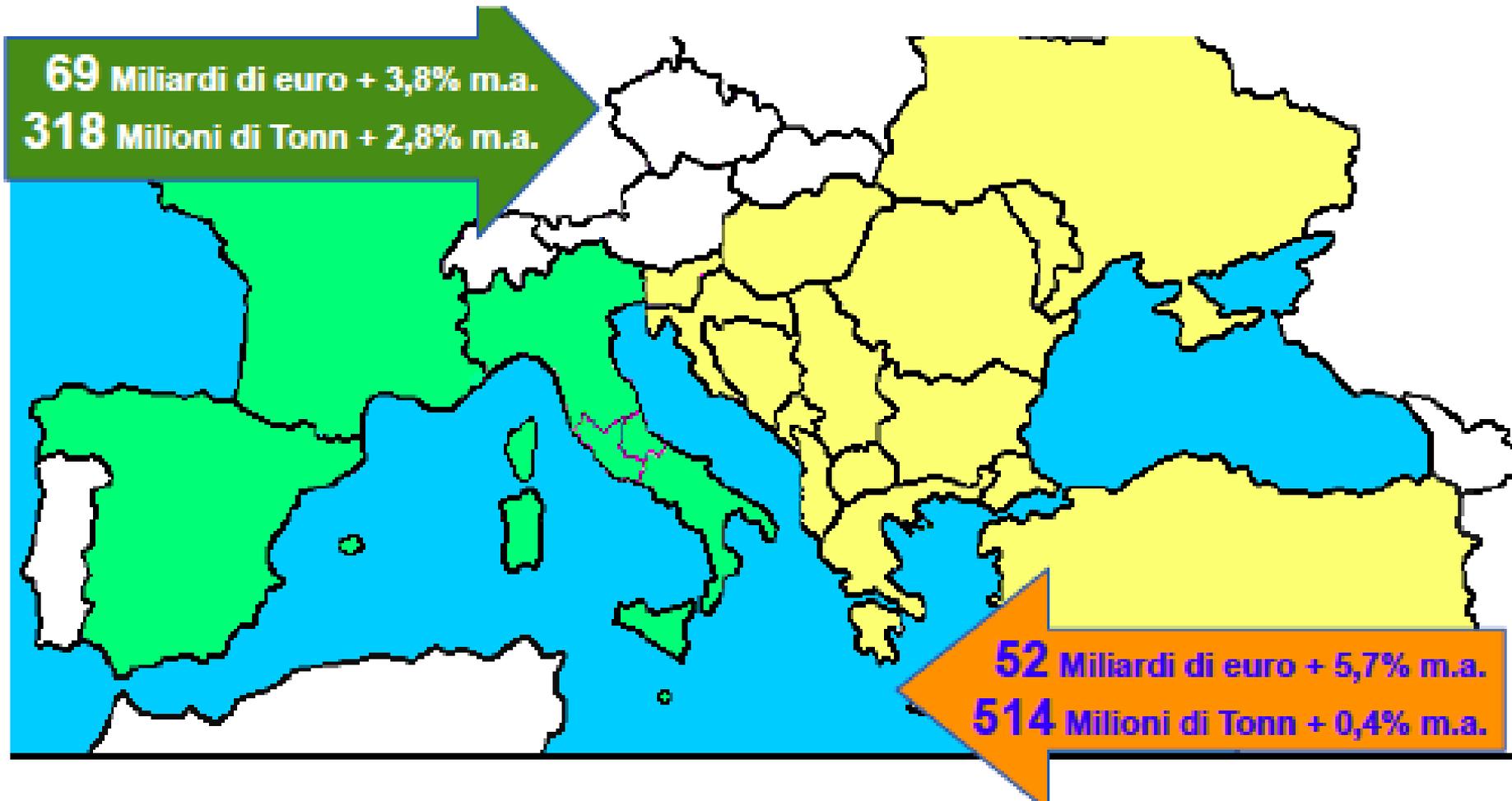
Il raggiungimento di questi effetti
implica **l'attuazione completa delle infrastrutture**,
con adempimento degli standard europei
e l'assenza di colli di bottiglia
e la creazione di servizi di trasporto adeguati
lungo le infrastrutture,
in particolare nel trasporto combinato.

Già oggi si rileva un insieme di **criticità** derivanti
da un **forte aumento del traffico merci** lungo il Corridoio.
Questo, suggerisce una possibile soluzione
nella **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.

La proposta di diramazione del Corridoio Mediterraneo lungo la direttrice **Barcellona-Civitavecchia-Ortona-Ploce**



Tra Spagna, Francia e Italia e i Paesi Balcanici e dell'Est Europa c'è un **interscambio commerciale** (*come media annua*) superiore a **800 milioni di tonnellate di merce** per un valore di **oltre 120 miliardi di euro**.



Un corridoio intermodale trasversale potrebbe assumere **una funzione commerciale importante** per la relazione tra i porti del Mediterraneo centrale (*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.

Il riconoscimento di un corridoio trasversale,
come diramazione del Corridoio 5 “Mediterraneo”:

- 1 - completa la rete europea di trasporto (Ten-t);**
- 2 - rafforza, estende e avvalora la sua capacità logistica sul Mediterraneo;**
- 3 - favorisce la politica di coesione verso i paesi dell’area Balcanica e dell’Est Europa.**

La diramazione permetterebbe il superamento degli **ingorghi e sovraffollamenti** (colli di bottiglia) di alcuni tratti del Corridoio 5 (Lione- Torino-Venezia-Udine-Trieste), **la riduzione dei pesanti costi sociali e ambientali** dovuti al massiccio trasporto merci su gomma.

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

Dal porto di Ploce è prevista la 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



PARLAMENTO EUROPEO

EMENDAMENTO APPROVATO IN SEDUTA PLENARIA DEL 28 OTTOBRE 2015

21.10.2015

A8-0279/2

Emendamento 2

Michela Giuffrida, Andrea Cozzolino, Mercedes Bresso, Antonio Tajani, David-Maria Sassoli, Gianni Pittella, Patrizia Toia, Elisabetta Gardini e altri

Relazione

A8-0279/2015

Ivan Jakovčić

Strategia dell'UE per la regione adriatica e ionica

2014/2214(INI)

Proposta di risoluzione

Paragrafo 58

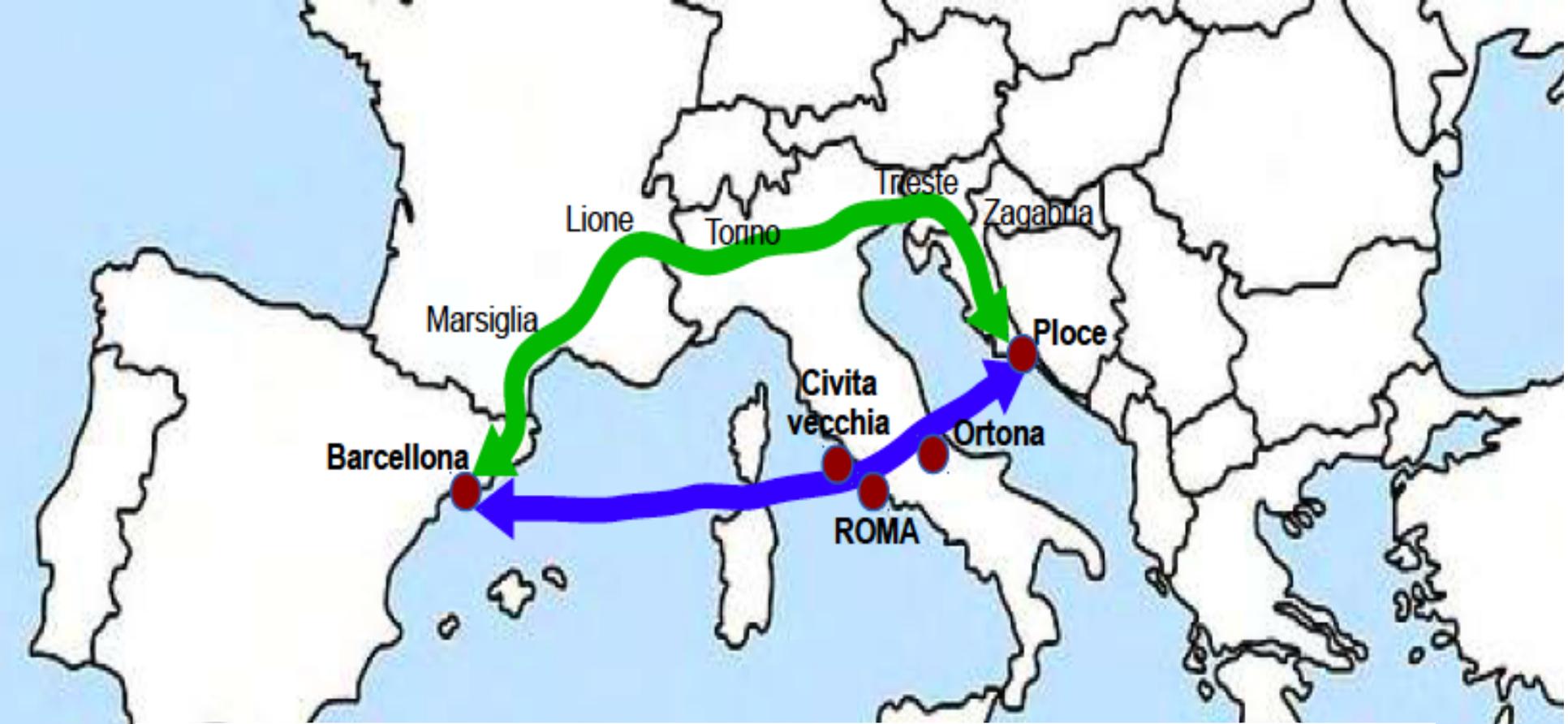
EMENDAMENTO

58. pone l'accento sull'importanza di collegare le rotte del trasporto marittimo e i porti con altre parti d'Europa, nonché sulla rilevanza delle interconnessioni con i corridoi TEN-T; invita i paesi partecipanti a concentrare i loro sforzi sull'attuazione dei progetti che rientrano nell'attuale rete TEN-T e di altri interventi legati alla proposta di estensione di tale rete all'Europa sud-orientale/Adriatico orientale, i quali permettono di colmare il divario in termini di reti esistente nell'area adriatico-ionica; invita pertanto i paesi interessati a identificare i progetti infrastrutturali prioritari che apportano valore aggiunto regionale ed europeo e consiglia di prestare attenzione, tra l'altro, a quanto segue:

- i) **completamento del corridoio baltico-adriatico, incluso il prolungamento dell'intera dorsale ionico-adriatica;**
- ii) ampliamento nord-sud del corridoio scandinavo-mediterraneo;
- iii) creazione di un corridoio di trasporto su rotaia Alpi-Balcani occidentali;
- iv) **migliore collegamento tra la Penisola iberica, l'Italia centrale e i Balcani occidentali;**
- v) creazione di un collegamento su strada nell'area balcanica tra il sistema portuale e i paesi interni e di un'interconnessione con il corridoio Reno-Danubio,

Per la sua collocazione geografica, sia rispetto all'attraversamento della linea Tirreno-Adriatico, sia per la sua centralità in Adriatico, **il porto di Ortona è ben 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).





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 Barcellona-Civitavecchia (via mare) Civitavecchia-Ortona (Autostrada) Ortona-Ploce (via mare)	695 miglia 469 miglia ----- 180 miglia	1.473 km 868 km 307 km 293 km	31,5 h 19,0 h 3,9 h 8,6 h

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 **Parco logistico Roma Nord** e il Centro Amazon di Fiano Romano.



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



POLI PRODUTTIVI SUL CORRIDOIO TIRRENO-ADRIATICO



All the way by road 2.377 km
Combined 1.982 km



All the way by road 2.617 km
Combined 2.024 km



All the way by road 1.890 km
Combined 2.010 km



Barcelona

Marsiglia

Lione

Torino

Trieste

Zagabria

Belgrado

Ploce

Ortona

Civita vecchia

All the way by road 2.740 km
Combined 2.426 km



All the way by road 2.417 km
Combined 1.823 km

